

Bureau  
d'audiences  
publiques sur  
l'environnement

Rapport 220

**Projet d'aménagement de la promenade  
Samuel-De Champlain entre le pont  
Pierre-Laporte et la côte de l'Église à Québec**

Rapport d'enquête et d'audience publique

Mars 2006

Québec 

## **La notion d'environnement**

Les commissions du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement examinent dans une perspective de développement durable les projets qui leur sont soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, laquelle englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

---

## **Remerciements**

La commission remercie les personnes et les organismes qui ont collaboré à ses travaux ainsi que le personnel du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement qui a assuré le soutien nécessaire à la production de ce rapport.

---

## **Édition et diffusion**

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement :

Édifice Lomer-Gouin  
575, rue Saint-Amable, bureau 2.10  
Québec (Québec) G1R 6A6

Téléphone : 418 643-7447  
(sans frais) : 1 800 463-4732

Internet : [www.bape.gouv.qc.ca](http://www.bape.gouv.qc.ca)  
Courriel : [communication@bape.gouv.qc.ca](mailto:communication@bape.gouv.qc.ca)

La documentation relative aux travaux de la commission est disponible au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.



Québec, le 6 mars 2006

Monsieur Claude Bécharé  
Ministre du Développement durable,  
de l'Environnement et des Parcs  
Édifice Marie-Guyart, 30<sup>e</sup> étage  
675, boulevard René-Lévesque Est  
Québec (Québec) G1R 5V7

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous transmettre le rapport d'enquête et d'audience publique du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain entre le pont Pierre-Laporte et la côte de l'Église à Québec.

Le mandat d'enquête et d'audience publique a débuté le 14 novembre 2005. M. John Haemmerli, commissaire, était membre de la commission que j'ai présidée.

À l'issue de l'examen public du projet et de son analyse, la commission conclut que le retour au fleuve dans la zone du projet requiert le déplacement du boulevard Champlain pour rendre disponibles au public des terrains en rive, après les avoir décontaminés et en s'assurant des liaisons avec les autres parties du littoral. Pour la commission, la réduction effective de la vitesse sur le boulevard Champlain constitue une condition essentielle à la réalisation du projet, et la réussite de ce dernier repose, à l'évidence, sur le développement d'activités liées à l'usage du fleuve et de l'eau. C'est pourquoi les ressources devraient être investies prioritairement dans des interventions favorisant de telles activités.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,

William J. Cosgrove





---

## Table des matières

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Introduction .....</b>  | <b>1</b>  |
| <b>Chapitre 1 Les préoccupations et les suggestions des participants .....</b> | <b>11</b> |
| Le bien-fondé du projet .....  | 11        |
| L'accès au fleuve Saint-Laurent et à ses rives .....                           | 12        |
| L'aménagement et les activités .....   | 14        |
| Le transport et la sécurité .....  | 19        |
| L'information et la participation du public .....                              | 20        |
| <b>Chapitre 2 La raison d'être du projet .....</b>                             | <b>23</b> |
| L'aménagement du territoire et le retour au fleuve .....                       | 23        |
| La genèse du projet .....  | 26        |
| L'évolution du projet .....  | 28        |
| Le respect des objectifs du projet .....                                       | 30        |
| Le choix du secteur .....  | 31        |
| Redonner le fleuve aux Québécois ? .....                                       | 33        |
| Une vision commune .....   | 35        |
| La justification économique du projet .....                                    | 37        |
| <b>Chapitre 3 Les aménagements pour favoriser l'accès au fleuve .....</b>      | <b>41</b> |
| L'accès au littoral .....  | 41        |
| Des barrières à franchir .....   | 41        |
| L'accès au littoral depuis la ville .....                                      | 55        |
| L'accès et l'usage du fleuve .....   | 64        |
| Les usages souhaités .....   | 64        |
| Le potentiel d'usage du fleuve dans la zone du projet .....                    | 65        |
| La valorisation et l'usage des espaces littoraux .....                         | 78        |
| La fonction des terrains de la promenade .....                                 | 78        |
| La mise en valeur du patrimoine .....  | 81        |

|  |            |
|--|------------|
| Les activités commerciales .....   | 84         |
| Les conflits potentiels avec les infrastructures municipales.....                      | 86         |
| <b>Chapitre 4 La réhabilitation des terrains contaminés et leur réaménagement.....</b> | <b>89</b>  |
| Les critères de réhabilitation des terrains contaminés.....                            | 89         |
| Les terrains contaminés.....   | 90         |
| Les anciens dépôts pétroliers au pied des côtes Ross et à Gignac.....                  | 90         |
| Le lot 486 .....   | 93         |
| Les autres terrains potentiellement contaminés .....                                   | 94         |
| <b>Chapitre 5 Les répercussions du projet dans sa zone d'insertion.....</b>            | <b>97</b>  |
| Le déplacement de la route et le climat sonore .....                                   | 97         |
| La circulation et le stationnement dans les rues locales.....                          | 99         |
| Le panorama pour les riverains et les usagers de la promenade.....                     | 101        |
| Les terrains de soccer .....   | 101        |
| <b>Conclusion .....</b>  | <b>105</b> |
| <b>Annexe 1 Les renseignements relatifs au mandat .....</b>                            | <b>109</b> |
| <b>Annexe 2 La documentation .....</b>   | <b>117</b> |
| <b>Bibliographie .....</b>   | <b>135</b> |

**Liste des figures et des tableaux**

|                  |  |    |
|------------------|--|----|
| <b>Figure 1</b>  | Le projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain entre le pont Pierre-Laporte et la côte de l'Église à Québec .....                       | 8  |
| <b>Figure 2</b>  | Les modifications proposées du profil du boulevard Champlain .....   | 43 |
| <b>Tableau 1</b> | Répartition de l'enveloppe budgétaire du projet.....   | 6  |
| <b>Tableau 2</b> | Les principes d'aménagement selon le rapport de la consultation publique menée par la Commission de la capitale nationale du Québec en 2000 .....    | 27 |
| <b>Tableau 3</b> | Les interventions recommandées selon le rapport de la consultation publique menée par la Commission de la capitale nationale du Québec en 2000 ..... | 27 |



---

# Introduction

## Le mandat

Le 14 juin 2002, la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ) déposait au ministre de l'Environnement<sup>1</sup> un avis de projet relativement à l'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain. Le 2 juillet suivant, ce dernier lui faisait parvenir une directive indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact à préparer. Une étude portant sur le secteur compris entre le pont Pierre-Laporte et la côte de l'Église a été soumise en octobre 2003 au ministère de l'Environnement. À la suite de l'avis sur la recevabilité de l'étude d'impact émis le 26 septembre 2005, le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, M. Thomas J. Mulcair, confiait au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) le mandat de rendre publique l'étude d'impact et de tenir une période d'information et de consultation publiques de 45 jours débutant le 11 octobre 2005.

Trois demandes d'audience publique ont été acheminées au Ministre qui, en vertu des articles 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2), a confié au BAPE, le 14 octobre 2005, le mandat de tenir une audience publique sur le projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain. Le projet est assujéti à cette procédure en vertu du *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* [Q-2, r. 9].

Le mandat de la commission a débuté le 14 novembre 2005 pour une durée maximale de quatre mois. La commission a tenu six séances publiques en novembre et en décembre 2005. Elle a reçu 28 mémoires. Les précisions relatives à l'audience sont présentées à l'annexe 1.

Le projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain s'inscrit dans une démarche amorcée de longue date par les gouvernements, puis la collectivité, et orientée vers la récupération des usages du fleuve Saint-Laurent. Il constitue le présent du gouvernement à la Ville de Québec dans le cadre des célébrations de son 400<sup>e</sup> anniversaire en 2008. Il représente, avec d'autres projets planifiés par divers

---

1. Le ministre et le ministère de l'Environnement sont maintenant désignés sous les noms de ministre et de ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

acteurs pour cette occasion, une nouvelle étape vers la réalisation ultime de l'objectif de « redonner le fleuve aux Québécois <sup>1</sup> », une priorité régionale qui suscite le consensus.

## **Le projet**

L'objectif premier du projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain développé depuis 1999 par la CCNQ est de redonner à la population un accès au fleuve et à ses berges tout en mettant en valeur le paysage littoral (PR3.1, p. 2). Ce projet s'inscrit dans une démarche collective régionale de « retour au fleuve » amorcée vers 1993 (DB3 ; DB5 ; DB6 ; DB7). Depuis ses origines, le projet de la promenade a connu de nombreuses modifications, souvent majeures, même durant le mandat de la commission du BAPE, tant du point de vue du territoire visé que des interventions proposées. Le chapitre 2 aborde plus en détail l'évolution du projet.

### ***La zone d'intervention***

À la suite d'une consultation qu'il a tenue à l'automne 2000, le promoteur a rendu public en mars 2002 un concept d'aménagement du littoral le long du boulevard Champlain (DA8 ; DA9 ; PR5.1, annexe 5). Le projet visait alors un territoire s'étendant sur près de 12 km de longueur, soit entre la place Royale et le pont Pierre-Laporte, et situé de part et d'autre du boulevard Champlain, entre le fleuve et la falaise.

En décembre 2002, le promoteur a choisi de scinder le projet en deux volets et de mettre la priorité sur la portion la plus à l'ouest (PR7, p. 1). En conséquence, l'étude d'impact déposée en 2003 et rendue publique le 11 octobre 2005 ne traitait que du premier volet du projet, soit l'aménagement d'un tronçon de littoral d'une longueur de 4,2 km situé entre le pont Pierre-Laporte et la côte de l'Église à Sillery.

Une version plus récente du projet présentée lors de l'audience du BAPE vise un tronçon de littoral encore plus restreint. D'une longueur d'environ 3,1 km, la zone d'intervention principale proposée s'étend vers l'ouest jusqu'à environ 400 m en amont du quai Irving et, vers l'est, jusqu'à une centaine de mètres en aval du carrefour de la côte de l'Église (figure 1). Par contre, certains aménagements complémentaires financés à même l'enveloppe budgétaire de la promenade Samuel-De Champlain déborderaient la zone du projet vers l'ouest et vers l'est (DA11 ; PR3.4).

---

1. C'est en soumettant à la consultation publique, à l'automne 2000, un document de réflexion intitulé « Redonner le fleuve aux Québécois » que la Commission de la capitale nationale du Québec a lancé le projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain.

### ***Les interventions proposées***

Le promoteur compte améliorer l'accès au fleuve en créant un parc littoral de près de 2,6 km de longueur entre le quai Irving et le parc de la Jetée de Sillery. Ces espaces publics seraient en grande partie constitués de terrains anciennement occupés par les installations de la compagnie Irving et pour lesquels le promoteur a déposé une offre d'achat le 27 avril 2005. Ils comprendraient également des terrains appartenant à la Ville de Québec et au ministère des Transports. Ces espaces seraient reliés entre eux par une piste multifonctionnelle et un sentier piéton longeant le fleuve au sud du boulevard.

### ***Le réaménagement du boulevard***

La CCNQ propose la reconfiguration du boulevard Champlain et la modification de son tracé. Le boulevard réaménagé conserverait quatre voies de circulation, mais il serait plus sinueux et plus étroit que le boulevard actuel. Il serait bordé par endroits d'aires de stationnement. La vitesse maximale autorisée serait réduite à 60 km/h dans toute la zone d'intervention. À l'ouest du quai Irving, sur environ 400 m, le tracé serait légèrement déplacé vers le nord et un élargissement du terre-plein central créerait une sinuosité destinée à ralentir les véhicules roulant en direction est (DA21).

### ***Un secteur écologique***

Entre le quai Irving et la côte du Verger, le promoteur veut développer un pôle à vocation écologique. Le carrefour routier situé au droit du quai serait géré par des feux de circulation. À l'est du carrefour, le boulevard serait déplacé vers le nord sur près de 750 m de longueur de manière à créer un parc riverain de 4 ha sur l'emplacement décontaminé des anciens réservoirs de la compagnie Irving. Cet espace comprendrait une aire de plantation d'arbres en bordure du boulevard, une aire gazonnée de détente et de pique-nique ainsi qu'une promenade linéaire longeant le fleuve (PR3.3). Le long de cette promenade, le promoteur prévoit installer une aire de plantation de végétaux indigènes comprenant des espèces caractéristiques d'un marais supérieur. La création d'un marais initialement prévue à cet endroit et documentée dans l'étude d'impact a été abandonnée à cause de préoccupations relatives à la présence d'une contamination résiduelle dans les sols et la migration éventuelle de ces contaminants vers le fleuve (PR5.2 ; PR5.3 ; DA28.1).

Au nord du boulevard, la portion du boisé Irving située à l'est de la côte Ross serait conservée et protégée. Le promoteur propose d'y aménager un pavillon d'accueil et de services, une aire de stationnement de huit places, une aire de repos et d'interprétation, des sentiers et un belvédère. À l'est du boisé Irving, le chemin du Foulon se terminerait sur une boucle de virage alors que sa portion passant au sud



du boisé serait éliminée. L'édifice administratif de la compagnie Irving serait démoli et remplacé par une aire de stationnement de 40 places. Une seconde aire de stationnement de 60 places serait également aménagée dans ce secteur (figure 1).

Le quai Irving serait l'un des éléments structurants du secteur. Des travaux de réfection et de consolidation y seraient effectués (DA6, p. 12). Pour permettre éventuellement une navette fluviale, les éléments requis pour accrocher une passerelle y seraient installés. Sur le tablier du quai, le promoteur propose de construire un bâtiment de service accompagné d'une tour d'observation. Ouvert douze mois par an, ce bâtiment inclurait une salle polyvalente, des toilettes et une petite concession alimentaire. Des escaliers seraient installés du côté est du quai afin de donner accès à une petite grève et d'y faciliter la mise à l'eau d'embarcations légères. Le promoteur propose également d'accoler au quai une rampe de mise à l'eau amovible destinée aux canots à glace (DQ8.1, p. 6 et 7 et annexe 4).

### ***Un secteur d'activités sportives***

Entre les côtes du Verger et à Gignac, un déplacement du boulevard vers le nord n'excédant pas une dizaine de mètres permettrait le passage en rive de la piste multifonctionnelle et du sentier piéton. Au nord du boulevard, les terrains acquis de la compagnie Irving deviendraient un secteur d'activités sportives (DA11 ; DA24, p. 1 et 2). Deux terrains de soccer seraient aménagés sur l'emplacement décontaminé d'anciens réservoirs. Ces terrains remplaceraient les terrains actuels du parc du Foulon appelés à disparaître. Ils seraient complétés, au nord du chemin de fer, par un pavillon polyvalent avec vestiaire et toilettes aménagé à même l'ancien garage Irving ainsi que par une aire de stationnement de vingt places. Un autre espace vert d'environ 1 ha jouxtant les terrains de soccer à l'ouest serait recouvert de gazon, d'arbustes et d'arbres, mais le promoteur n'y prévoit aucun usage particulier.

### ***Un secteur culturel de jardins***

Entre les côtes à Gignac et de l'Église, le boulevard Champlain serait déplacé à l'intérieur de l'actuel parc du Foulon. En s'incurvant vers le nord sur près de 770 m de longueur, il dégagerait un espace riverain de 2,5 ha. Le promoteur propose de convertir cet espace, de même que la partie résiduelle du parc du Foulon comprise entre le boulevard et le chemin de fer, en une série de jardins thématiques voués à l'art, à l'horticulture et à l'histoire. Il souhaite en faire « une aventure paysagère avant-gardiste » (PR5.1, p. 14). Il y prévoit un aménagement paysager évoquant les anciennes lignes de rivages, les quais et les chantiers navals du XIX<sup>e</sup> siècle. Séparés par des rangées d'arbres perpendiculaires au fleuve et décorés de sculptures, ces jardins seraient conçus pour devenir des lieux d'animation et d'événements culturels.



### ***Des aménagements complémentaires***

Certaines interventions sortant du cadre géographique du volet 1 de la promenade Samuel-De Champlain ou qui seraient complétées après 2008 seraient financées à partir de la même enveloppe budgétaire. Elles contribueraient néanmoins à l'atteinte des objectifs visés.

En direction ouest, le promoteur propose d'aménager un sentier piéton permettant de relier la promenade à la plage Jacques-Cartier. Le parcours entre le quai Irving et la plage Jacques-Cartier aurait 4,5 km de longueur (DA11 ; DQ8.1, p. 5). En direction est, la piste multifonctionnelle du littoral se poursuivrait jusqu'à la place Royale. Les travaux de construction d'un tronçon de près de 3 km entre la côte de l'Église et la Gare maritime Champlain ont été entrepris en octobre 2005 et devraient être complétés en juin 2006<sup>1</sup>.

Un lien cyclable se raccordant à la Route verte est également prévu (DQ1.1, p. 6 et 7 ; DQ8.1, p. 6). Long de 2 km et quittant la piste multifonctionnelle près du quai Irving, il gravirait la falaise en empruntant un ravin situé à quelques dizaines de mètres à l'ouest de la côte Ross, puis longerait la voie ferrée du Canadien National jusqu'à l'avenue des Hôtels (figure 1).

Un projet pilote de végétalisation de l'enrochement et de création d'une grève retenue par des épis sur environ 300 m à l'ouest du parc de la Jetée de Sillery est en préparation, mais il ne pourrait vraisemblablement pas être complété en même temps que l'aménagement du volet 1 de la promenade (DQ17.1, p. 5 ; DQ19.1 ; MM. Réal Lestage et Marc Bertrand, DT1, p. 64 à 66 ; DT2, p. 47).

### ***Le budget et l'échéancier***

Le promoteur a obtenu du gouvernement du Québec une enveloppe budgétaire globale de 70 millions de dollars pour réaliser le premier volet de la promenade Samuel-De Champlain. Il estime néanmoins qu'à ce budget pourraient s'ajouter d'ici 2008 les contributions d'autres partenaires. Il précise en outre que le budget de 70 millions n'inclut pas tous les coûts des jardins thématiques ni la réalisation des œuvres d'art et qu'il compte sur l'obtention de commandites extérieures (PR3.3 ; DQ1.1, p. 3).

Une répartition sommaire de l'enveloppe budgétaire a été rendue publique (DA34), mais le promoteur souligne que ses prévisions sont actuellement en révision et qu'elles continueront à évoluer, « notamment en raison du coût réel des travaux suite

---

1. Commission de la capitale nationale du Québec. « Fermeture d'une voie du boulevard Champlain – Construction de la piste polyvalente du Corridor du littoral », communiqué du 26 octobre 2005.

au dépôt des soumissions des entrepreneurs » (DQ1.5). Ces estimations sont présentées au tableau 1.

**Tableau 1 Répartition de l'enveloppe budgétaire du projet**

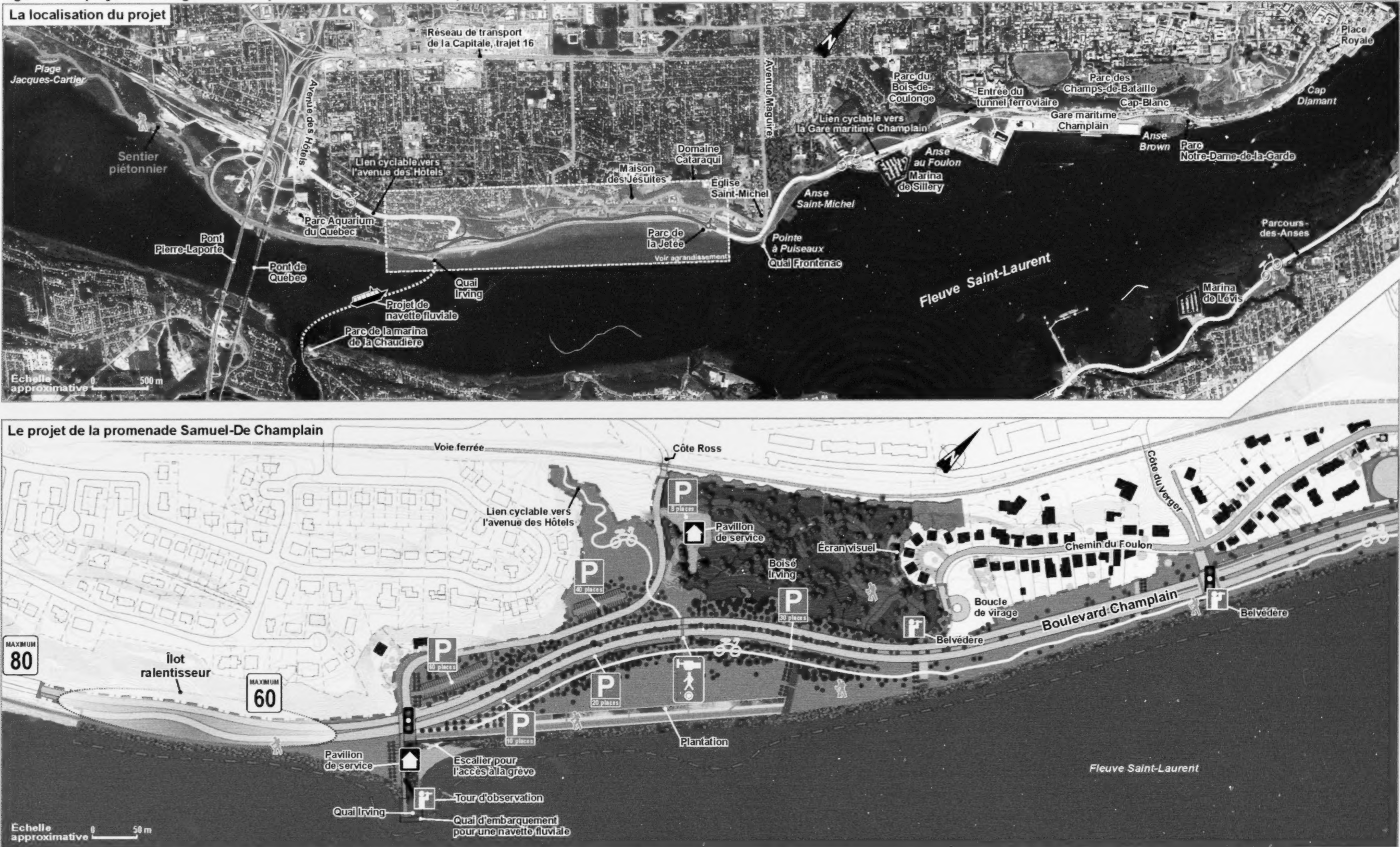
|  | Coût      |      |
|--|-----------|------|
|  | M\$       | %    |
| Acquisition des terrains                                 | 6,8       | 9,7  |
| Réfection du boulevard Champlain                         | 15,8      | 22,6 |
| Aménagement des secteurs écologique, sportif et culturel | 29,0      | 41,4 |
| Lien cyclable vers la Gare maritime Champlain            | 4,8       | 6,8  |
| Lien cyclable vers l'avenue des Hôtels                   | 2,1       | 3,0  |
| Sentier piéton vers la plage Jacques-Cartier             | 3,6       | 5,1  |
| Infrastructure pour la navette fluviale                  | 2,0       | 2,9  |
| Projet pilote de grève et épis                           | 3,2       | 4,6  |
| Études complémentaires et contingences                   | 2,6       | 3,7  |
| <b>Total</b>   | <b>70</b> |      |

Source : DA34.

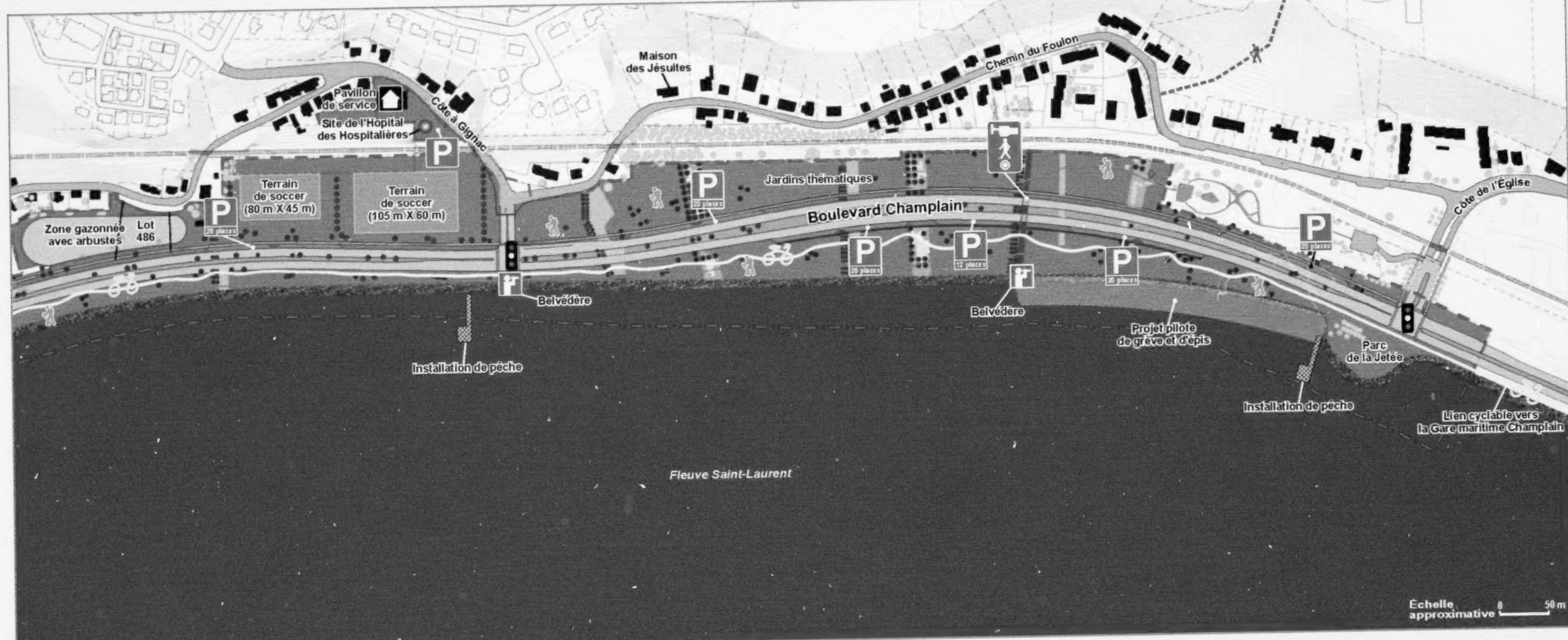
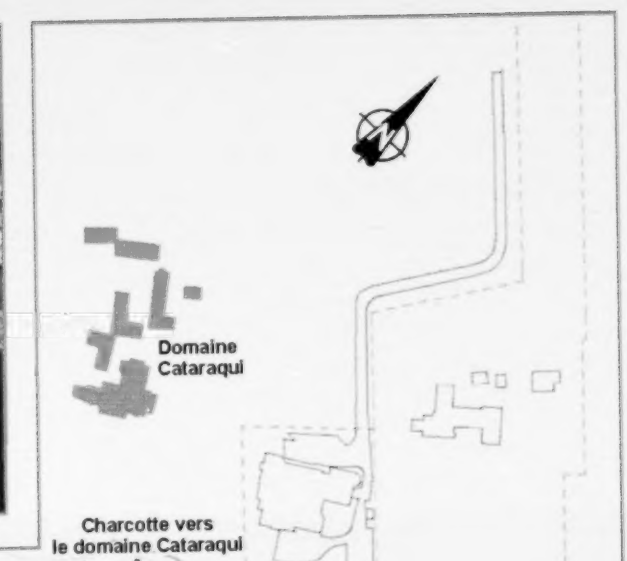
Le promoteur espère obtenir les autorisations gouvernementales et entreprendre la réalisation de la promenade Samuel-De Champlain au printemps de 2006. Il prévoit que la réfection du boulevard Champlain se ferait en 2006 alors que les principaux aménagements de la promenade et de la piste cyclable seraient réalisés en 2007. Les plantations et le gazonnement seraient complétés au printemps et à l'été de 2008, de telle sorte que la promenade puisse être inaugurée durant les célébrations du 400<sup>e</sup> anniversaire de la ville de Québec (PR3.4).



Figure 1 Le projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain entre le pont Pierre-Laporte et la côte de l'Église à Québec









---

## Chapitre 1

# Les préoccupations et les suggestions des participants

Des citoyens, des groupes de citoyens ainsi que des organismes et des entreprises ont exprimé leurs préoccupations et suggéré des modifications au projet de la promenade Samuel-De Champlain. Lors des séances de la deuxième partie de l'audience publique, la commission a entendu 17 des 28 mémoires qui ont été déposés ainsi que 2 témoignages verbaux.

Le présent chapitre comprend cinq sections qui font état des principales préoccupations et suggestions soumises par les participants à l'audience publique.

## Le bien-fondé du projet

La majorité des participants appuient les objectifs du projet, mais émettent des réserves quant à certaines de ses composantes. C'est le cas notamment de Mobilisation sauvons l'Agora d'la noyade et du Syndicat de propriétaires des condos « Villas de l'Anse », ainsi que des Amis de la vallée du Saint-Laurent (DM17 ; DM10, p. 4 ; DM16). Selon ce dernier groupe, un projet sur les berges du fleuve « est à faire absolument » puisqu'il « représente la première réouverture d'envergure de l'accès au fleuve à l'ouest du Vieux-Québec » (DM16).

À l'instar des opinions émises lors des consultations publiques de la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ) en 2000, quelques participants estiment que le projet d'aménagement du littoral devrait être abordé avec une vision globale à l'intérieur d'un plan d'aménagement intégré (DA9, p. 12 ; Comité ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches, DM22, p. 25). Les Amis de la vallée du Saint-Laurent s'expriment ainsi : « le projet doit, selon nous, manifester et concrétiser une volonté de n'être que le commencement de la réalisation du projet original complet, qui couvre l'ensemble du littoral ouest de la capitale » (DM16, p. 8).

La Société des gens de baignade remet en question le choix du secteur à aménager et préconise plutôt un aménagement au centre-ville :

Géographiquement, le choix du secteur d'intervention s'avère problématique. À l'échelle de la région, à l'endroit choisi, les rives du fleuve sont probablement les plus coûteuses à réaménager en vue de quelque usage public que ce soit du plan d'eau. Elles sont en général rectilignes, lourdement enrochées et jouxtent un boulevard utilisé par un trafic lourd qui devrait connaître une progression dans

l'avenir. Il existe une sorte d'antinomie fondamentale entre, d'une part, le désir de « requalifier le boulevard Champlain pour en faire une promenade urbaine » et, d'autre part, le développement prévisible d'un trafic lourd portuaire de marchandises ou de passagers.  
(DM23, p. 3)

Le choix du tronçon pose également problème aux Amis de la vallée du Saint-Laurent ainsi qu'à Mobilisation sauvons l'Agora d'la noyade qui craignent que l'isolement du secteur ne nuise au succès du projet et, par conséquent, aux projets subséquents d'aménagement du littoral (DM16 ; DM17 ; M. André Stainier, DT6, p. 5 et 6).

Une citoyenne estime pour sa part que le promoteur « ne maximise pas l'utilisation des ressources dont il dispose [...] pour répondre aux besoins des citoyens locaux ». Elle est d'avis que la Ville de Québec et la Communauté métropolitaine de Québec, dont la planification stratégique établit les enjeux à relever pour assurer la qualité de vie à long terme, devraient veiller à la planification et à la réalisation du projet conjointement avec la Commission de la capitale nationale du Québec (M<sup>me</sup> Marie-Ève Martel, DT4, p. 14 et 15 ; DM19, p. 2 et 3).

## **L'accès au fleuve Saint-Laurent et à ses rives**

Plusieurs participants craignent que le projet ne réponde pas à leurs besoins et, advenant sa réalisation, n'atteigne pas son objectif premier de « redonner le fleuve aux Québécois », que ce soit pour les activités nautiques, la baignade ou la pêche (M<sup>me</sup> Marie-Ève Martel, DT4, p. 12 ; M. Louis Barrette, DM5, p. 2 ; M. Joseph Paquet, DT6, p. 80). C'est l'opinion notamment de la Société des gens de baignade qui souligne que « cet objectif a toujours été compris par la population comme signifiant redonner le fleuve aux Québécois et non seulement les rives du fleuve » (DM23, p. 2).

Un citoyen se remémore le passé :

Je me souviens, avec émerveillement et nostalgie, de ces journées d'été quand mes parents nous amenaient à la plage du Foulon. Le fleuve nous appartenait. Un développement urbain sans vision d'avenir, caractéristique d'une époque révolue, a détruit cet environnement. Il est peut-être temps de réparer les erreurs du passé par des actions ciblées en particulier au niveau de la berge. Je préconise surtout le respect de la vocation originale du projet global qui visait à réellement « redonner le fleuve aux citoyens ».  
(M. Louis Barrette, DM5, p. 4)

Les Amis de la vallée du Saint-Laurent estiment qu'il serait :



[...] regrettable, puisqu'on est sur le littoral du Saint-Laurent, qu'on y fasse des investissements aussi majeurs sans que cela ait un effet important de revitalisation de la rive elle-même. Soulignons qu'il n'y a toujours pas de point de contact direct avec l'eau entre les ponts et le Vieux-Québec, à l'exception d'une rampe de mise à l'eau près de la marina.

(DM16, p. 4)

Il en va de même pour la Société d'histoire de Sillery qui est d'avis que :

[...] le littoral fluvial ne doit pas devenir un espace-spectacle destiné avant tout à être parcouru à pied, à vélo ou autrement, dans un mouvement parallèle ou un fleuve destiné à demeurer lui-même inaccessible. La Commission [de la capitale nationale] doit concevoir et aménager un ou plusieurs lieux permettant des activités fluviales réelles, de loisir où les usagers pourront passer la journée, auxquels les gens accéderont par un mouvement vers le fleuve. Chacun des usagers devrait pouvoir se rendre au fleuve et non seulement se rendre le long du fleuve.

(DM15, p. 13)

### **Le canot à glace**

L'Association des coureurs en canot à glace du Québec inc. se réjouit que l'esprit de son intervention lors de la consultation publique tenue par le promoteur en novembre 2000 ait été retenu et que le projet actuel prévoit des aménagements pour la pratique de ce sport. Cependant, elle remet en question le choix du quai Irving comme base des opérations pour le canot à glace et préférerait nettement que celle-ci se retrouve à l'anse Brown<sup>1</sup> :

Le quai Irving n'est destiné qu'à être une base satellite d'activités de canot à glace [...]. Les courses s'effectuant entre la bouche du bassin Louise extérieur et le quai de Lévis, une base centrale des opérations de canot à glace doit être envisagée à proximité de ce secteur (< 3 km). Le quai Irving est situé à près de 10 km du parcours des courses. L'anse Brown (2,7 km du bassin Louise) présente actuellement les meilleures dispositions pour jouer le rôle de base centrale des opérations de canot à glace. Les choix d'investissements au quai Irving ne doivent nuire d'aucune façon à l'opportunité d'aménager l'anse Brown dans un avenir prochain et aux fins mentionnées.

(DM21, p. 6)

### **La baignade**

Les avis des participants sur la baignade sont partagés. Plusieurs pensent que le projet devrait comprendre un accès aux eaux du fleuve pour la baignade, notamment à l'anse au Foulon (Conseil de quartier de Sillery, Corporation des loisirs de Saint-

1. Tout au long du mandat, le bassin Brown a été désigné sous l'appellation de l'anse Brown. Pour faciliter la compréhension du lecteur, la commission a retenu cette dernière désignation dans son rapport.

Louis-de-France et Association de soccer de Sainte-Foy-Sillery, DM6.4 ; Comité ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches, DM22, p. 26). La représentante du Comité ZIP souligne que la plage de l'anse au Foulon avait été choisie comme priorité par la population lors d'une consultation publique réalisée par le Comité en 1998 (M<sup>me</sup> Hamida Hassein-Bey, DT5, p. 21 et 25).

D'autres, comme la Société d'histoire de Sillery, ne croient pas que le secteur soit propice à la baignade en raison « de la forte ampleur marégraphique et d'une qualité d'eau occasionnellement douteuse » (DM15, p. 14). Le représentant de l'organisme Accès Saint-Laurent-Beauport estime que des plages devraient plutôt être aménagées à la baie de Beauport (M. Yvan Robitaille, DT4, p. 20).

## L'aménagement et les activités

Des participants à l'audience publique ont souligné que l'aménagement de la promenade doit cibler une clientèle plus large que les seuls promeneurs. L'un d'eux n'y voit « rien d'excitant pour inciter les jeunes familles, les adolescents et les amateurs de performances ou ceux qui utilisent le fleuve pour diverses activités nautiques allant du canotage à la voile et à la pêche sportive » (M. Louis Barrette, DM5, p. 2). Plusieurs souhaitent que les installations permettent des activités durant les quatre saisons (Accès Saint-Laurent-Beauport, DM11 ; M. Yvan Robitaille, DT4, p. 19 et 24 ; Société d'histoire de Sillery, DM15, p. 15 ; M. Yvon Paradis, DM24).

Un citoyen pense que « le déplacement du boulevard est une aberration économique [...]. L'argent consacré au déplacement du boulevard servirait beaucoup mieux l'écologie, les citoyens et la faune s'il était consacré à la régénération des berges ». L'esprit du projet original était de régénérer les berges et de redonner le fleuve aux citoyens par des aménagements en rive. Il faut retrouver cette vision originale (M. Louis Barrette, DT5, p. 27 ; DM5, p. 4). Selon le Comité ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches, les enjeux de l'aménagement du littoral ont trait à la reconquête des usages perdus (plage, baignade, pêche), à la protection et au développement des accès publics au fleuve, à la conservation des milieux humides et à la sauvegarde des paysages naturels et bâtis (DM22, p. 3). Il estime que le promoteur pourrait miser sur des aménagements simples et peu coûteux : « pas besoin de chromer le Saint-Laurent pour montrer sa nature et le rendre accessible » (*ibid.*, p. 6). Un autre participant estime également que ce projet devrait être réalisable à moindre coût (M. Jean-René Guay, DT4, p. 15).

Une participante considère que le projet devrait à la fois permettre une gestion écologique de la végétation, l'intégration de la mémoire industrielle locale, la création

d'un milieu favorable à la faune de même que la mise en valeur du caractère naturel du littoral (M<sup>me</sup> Françoise Roy, DM1, p. 1 et 2). Les Amis de la vallée du Saint-Laurent, pour leur part, souhaitent que le projet comprenne « des aménagements riverains susceptibles d'attirer et d'accueillir une faune riveraine, semi-aquatique et aquatique importante » et proposent qu'un marais soit créé (DM16, p. 5).

Mobilisation sauvons l'Agora d'Ira noyade estime que le promoteur devrait envisager une décontamination plus complète des sols qui appartenaient à la compagnie Irving : « Nous sommes d'avis que les coûts encourus pour la décontamination optimale seraient en réalité un investissement pour l'avenir et le développement durable de notre environnement » (DM17, p. 1).

En ce qui concerne l'accès, certains participants ont insisté sur la nécessité qu'un circuit de transport en commun desserve le secteur de la promenade Samuel-De Champlain (Mobilisation sauvons l'Agora d'Ira noyade, DM17, p. 2 ; Les Amis de la vallée du Saint-Laurent, DM16, p. 8).

### **Les activités commerciales**

Accès Saint-Laurent-Beauport croit que l'on pourrait apporter une dimension commerciale au projet par la construction de gîtes ou d'abris comprenant des cafés et restaurants ainsi que des commerces de location d'équipement, afin notamment de « prolonger l'expérience des gens qui vont avoir passé une belle journée en plein air » (M. Daniel Guay, DT4, p. 22 ; M. Yvan Robitaille, DT4, p. 20).

Par ailleurs, selon la Société d'histoire de Sillery et la Société des gens de baignade, un retour de la pêche récréative et commerciale devrait être envisagé dans ce secteur (DM15, p. 8 et 15 ; DM23, p. 8). L'aspect touristique de la pêche à l'anguille pourrait y être mis en valeur (Société d'histoire de Sillery, DM15, p. 8 et 15). Le seul pêcheur commercial qui occupe le secteur est du même avis : « on pourrait faire goûter aux gens, sur place, les différents poissons du fleuve. Une attraction serait ainsi créée » (M. Joseph Paquet, DM20, p. 3). Il craint cependant que le réaménagement du boulevard ne dérange l'habitat du poisson (*id.*, DT6, p. 79).

### **Les activités culturelles**

Plusieurs participants pensent que le projet devrait être l'occasion de mettre en valeur l'histoire de la région, du fleuve et de la ville (Société des gens de baignade, DM23, p. 9). La Société d'histoire de Sillery souhaite la mise en valeur du boisé Irving en raison de son potentiel forestier et archéologique. Elle estime qu'un plan global de mise en valeur des ressources archéologiques devrait être réalisé (DM15, p. 10 et 17). L'ex-mairesse de Sillery va un peu plus loin en demandant que des fouilles archéologiques

soient effectuées, notamment à l'emplacement où se trouvait l'Hôpital des Hospitalières, le premier hôpital en Amérique du Nord. Par ailleurs, elle estime qu'il serait opportun de faire une place à l'histoire et au patrimoine de Sillery en installant dans un endroit fréquenté le buste de son fondateur et une plaque commémorative (M<sup>me</sup> Margaret F. Delisle, DT4, p. 40 et 41). La Société d'histoire de Sillery partage cet avis (DM15, p. 18).

Pour le Comité de citoyens du Vieux-Sillery, le projet est une occasion d'unifier le littoral du fleuve et le haut de la falaise par la création de liens entre les différents points d'intérêt de l'arrondissement historique de Sillery. Il y voit :

[...] l'opportunité de créer des liens significatifs entre les différents points d'intérêt historique et touristique majeurs que sont l'emplacement du premier hôpital en Nouvelle-France, la maison des Jésuites, le domaine Cataraqui, les grands domaines jardiniers Sous-les-Bois et Benmore ainsi que le promontoire de l'église Saint-Michel, prolongement direct de la zone d'intervention envisagée pour la construction de la promenade.  
(DM18, p. 4)

Les Amis de la vallée du Saint-Laurent insistent sur la nécessité que les aménagements proposés et les œuvres présentées dans le jardin culturel aient un lien avec le Saint-Laurent (DM16, p. 6 ; M. André Stainier, DT6, p. 4). Enfin, le représentant du Regroupement des artistes en arts visuels du Québec et de Sculpture urbaine Québec 2008 propose d'intégrer les artistes comme collaborateurs au projet (M. André Bécot, DT1, p. 50).

## **Le paysage**

Plusieurs participants se préoccupent du paysage. C'est le cas notamment de la Société d'histoire de Sillery qui estime que le promoteur doit s'assurer « que les paysages du Saint-Laurent soient protégés et mis en valeur en référence à leur valeur naturelle, historique, sociale, culturelle et esthétique » (DM15, p. 16). Pour le Comité de citoyens du Vieux-Sillery :

L'alternance entre espaces boisés et percées visuelles et le dégagement de panoramas sont aussi un moyen de rendre le fleuve accessible. [...] L'aménagement d'un parcours piétonnier en haut de la falaise donnerait un accès à la beauté pour tous les citoyens.  
(DM18, p. 2)

Accès Saint-Laurent–Beauport estime que devrait être encouragée l'activité d'observation du glacié, le phénomène de la glace flottante sur un cours d'eau douce : « au printemps, le long du fleuve, entendre ces glaces se confronter,

entendre ces glaces et [voir] cette lumière à travers le soleil, c'est un des plus beaux spectacles » (M. Jean Cloutier, DT4, p. 23 et 24).

La Coalition des résidents du chemin du Foulon insiste pour que le promoteur s'abstienne de planter des arbres de haute taille qui bloqueraient la vue des résidents du chemin du Foulon vers le fleuve. De même, elle suggère d'enfouir les fils électriques au carrefour giratoire initialement prévu sur le boulevard Champlain et idéalement tous les fils du chemin du Foulon (DM3, p. 2). Le Syndicat de propriétaires des condos « Villas de l'Anse » s'inquiète pour sa part que l'aménagement de stationnements le long du boulevard apporte une perte de visibilité du fleuve pour les résidents (DM10, p. 5).

### **Les activités récréotouristiques**

Les participants à l'audience publique se sont prononcés sur les installations qui seraient nécessaires pour la pratique de plusieurs activités sur la promenade Samuel-De Champlain, notamment le soccer, le vélo, le canot à glace, la baignade, les activités nautiques et les loisirs dans les espaces verts.

#### **Le soccer**

L'Association de soccer de Sainte-Foy-Sillery, le Conseil de quartier de Sillery et la Corporation des loisirs de Saint-Louis-de-France estiment que les deux terrains de soccer qui seraient déplacés devraient être remplacés par deux terrains de grande dimension. Dans leur mémoire, ils proposent de profiter de l'excavation et du terrassement pour installer des systèmes de drainage, d'irrigation et d'éclairage sur les terrains (DM6, p. 13). La Commission scolaire des Découvreurs, qui est d'avis que le nombre de terrains de soccer de cette partie de la ville de Québec est nettement insuffisant pour répondre aux besoins, croit également qu'il serait opportun « d'envisager la possibilité d'offrir deux terrains de soccer de bonne dimension afin de répondre à une demande toujours grandissante pour ce sport » (DM25).

D'autres participants croient cependant que le déplacement des terrains de soccer prévu par le promoteur entraînerait des coûts inutiles et qu'ils devraient être conservés tels quels (M. Jacques Martin, DT6, p. 51 ; M. Jean-René Guay, DT6, p. 15 ; Coalition des résidents du chemin du Foulon, DM3, p. 2).

#### **Le vélo**

Vélo Québec Association appuie le projet qui lui apparaît « essentiel pour le parachèvement de la Route verte dans la région de la Capitale-Nationale ».



L'organisme souhaite que les travaux soient complétés pour 2007, année de l'inauguration de la Route verte internationale (DM12, p. 1 et 2).

Ils sont quelques-uns à souhaiter l'exploitation d'une navette fluviale pour les cyclistes, randonneurs et touristes (Société d'histoire de Sillery, DM15, p. 11 ; Les Amis de la vallée du Saint-Laurent, DM16, p. 8). Le Comité ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches propose de mettre en place le projet pilote qu'elle a étudié et proposé entre le quai Irving et Saint-Romuald (DM22).

### ***Les espaces verts***

L'audience publique a également fait ressortir plusieurs suggestions quant à l'aménagement des espaces verts le long de la promenade. Pour Les Amis de la vallée du Saint-Laurent :

Il serait avantageux de développer des aires offrant des usages sur place : parcs conçus pour se promener, flâner, se retrouver en famille et entre amis, aires de jeu, de pique-nique, sites d'observation. Bref, on doit faire de la Promenade une destination [...].  
(DM16, p. 9)

Mobilisation sauvons l'Agora d'Ira propose que soient installés des barbecues publics dans les espaces verts de la promenade Samuel-De Champlain :

L'opportunité de se donner rendez-vous entre amis ou en famille en bordure du fleuve tout en ayant l'avantage d'utiliser un BBQ aura un attrait certain pour de nombreux citoyens. De plus, ces installations auront l'avantage de rendre disponible l'utilisation d'un BBQ à ceux qui n'ont pas la chance d'en posséder un.  
(DM17, p. 3)

L'Association de soccer de Sainte-Foy-Sillery, le Conseil de quartier de Sillery et la Corporation des loisirs de Saint-Louis-de-France proposent l'aménagement d'un terrain gazonné multifonctionnel dans la zone adjacente à l'ouest des terrains de soccer (DM6, p. 13). Une résidente du secteur demande qu'une seconde aire de jeu pour les enfants soit aménagée le long de la promenade (M<sup>me</sup> Lucie Leconte, DM4).

Par ailleurs, un participant se préoccupe de la destinée du parc de la Jetée :

Aujourd'hui, le parc de la Jetée est surtout réservé à des fins récréotouristiques. Il faut conserver cette vocation, sur le site comme sur toute la zone longeant la Promenade. Il ne faudrait surtout pas, à terme, y envisager la mise en place d'infrastructures ou de bâtiments qui viendraient gâcher la tranquillité du site (et la percée visuelle sur le fleuve pour les riverains).  
(M. Jean-Yves Blanchet, DM2, p. 1)

## Le transport et la sécurité

Des acteurs économiques liés au port de Québec ont exprimé plusieurs préoccupations relativement à la fluidité de la circulation lourde et à la sécurité sur le boulevard, une fois l'aménagement complété. Lors de l'audience publique, le représentant de Groupe Océan inc. craint « de voir le boulevard Champlain graduellement envahi par plus d'usagers qui ne sont pas au courant des problèmes commerciaux ou des impératifs commerciaux et de l'accessibilité au port que [...] permet le boulevard Champlain » (M. Régis Cauchon, DT4, p. 28).

Bunge du Canada Ltée, une entreprise qui exploite des silos à céréales au port de Québec, soutient « qu'il est vital que le boulevard Champlain conserve sa vocation première qui était et est encore aujourd'hui l'accès le plus rapide et le plus direct au pont » (DM8). Compagnie d'arrimage de Québec Ltée estime pour sa part que l'aménagement de la promenade ne devrait pas « compromettre la sécurité et le volume du transport sur cette artère essentielle » (DM14, p. 1). Selon Groupe Océan inc. :

Le boulevard Champlain constitue pour les utilisateurs du port de Québec un axe routier indispensable pour le transport lourd que génère l'activité portuaire du secteur [...] la réduction de la vitesse maximale, la diminution de la largeur de la chaussée et l'aménagement de carrefours giratoires n'apparaissent pas comme des éléments de solutions. La conversion du boulevard Champlain en boulevard urbain ne devra avoir aucun effet dissuasif pour le transport lourd.  
(DM7, p. 3)

La mise en place initialement prévue d'un carrefour giratoire sur le boulevard fait l'objet de controverse. Un participant estime que la construction d'un carrefour giratoire sur le boulevard à la hauteur de la côte de l'Église serait « inutile et encombrant pour la circulation, d'autant plus qu'il lui faudra adjoindre des feux de circulation pour piétons et cyclistes » (M. Pierre Sauvé, DM26, p. 2). Le représentant de Groupe Océan inc. croit que les carrefours giratoires nuiraient à la fluidité de la circulation (M. Régis Cauchon, DT4, p. 29). C'est également l'avis de Bunge du Canada Ltée.

L'administration portuaire de Québec, quant à elle, ne s'oppose pas à la présence d'un carrefour giratoire en autant que ce dernier corresponde aux critères reconnus par le ministère des Transports pour la circulation lourde et ne nuise pas à la fluidité. Elle s'oppose toutefois à l'installation de traverses piétonnières à proximité de ce carrefour (DM13, p. 12).

En ce qui a trait aux aires de stationnement prévues le long du boulevard, elles ne devraient en aucun temps réduire la largeur de l'espace nécessaire pour la circulation

lourde, de l'avis de l'administration portuaire de Québec (DM13, p. 13). Un citoyen craint également que le stationnement en bordure du boulevard ne compromette la sécurité du public (M. Pierre Sauvé, DM26, p. 2).

Enfin, relativement à la sécurité, la Coalition des résidents du chemin du Foulon appuie toute proposition visant à réduire la vitesse des véhicules le long du chemin du Foulon (DM3, p. 2). C'est également l'avis d'un résident qui suggère pour ce faire de transformer une courbe sur le chemin du Foulon en une intersection avec un arrêt obligatoire et de mener une campagne de sensibilisation auprès des chauffeurs d'autobus du Réseau de transport de la Capitale (M. Pierre Bolduc, DM28). Le Syndicat de propriétaires des condos « Villas de l'Anse » s'inquiète de l'augmentation du bruit à la suite du rapprochement du boulevard. Il suggère de déplacer la courbe rapprochant le boulevard Champlain des copropriétés vers l'ouest où, selon lui, le remblai de la voie ferrée pourrait servir d'écran sonore (DM10, p. 5 et 7). Un autre participant s'y oppose en faisant valoir que ce remblai n'est pas assez élevé pour être efficace à l'étage des résidences où se trouvent généralement les chambres à coucher (M. Martin Poiré, DM27).

Par ailleurs, deux participants se sont montrés favorables au maintien du transport des marchandises par train. D'abord, l'administration portuaire de Québec insiste sur la nécessité de conserver l'antenne ferroviaire Champlain afin d'assurer efficacement le service ferroviaire (DM13, p. 11). Compagnie d'arrimage de Québec ltée, quant à elle, est d'avis que le transport des marchandises sur rail ne devrait pas être perturbé (DM14, p. 1 et 2).

## **L'information et la participation du public**

Sur le plan de l'information, le Comité ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches déplore que la ventilation du budget de 70 millions de dollars n'ait pas été rendue accessible à la population. Selon lui, un budget plus détaillé aurait pu servir d'outil décisionnel dans le but d'établir des priorités : « Ce sont des deniers publics qui nous concernent tous. Connaître une répartition sommaire du budget nous aurait permis de mieux comprendre le projet, son évolution, et à réfléchir sur les actions qui auraient le plus d'impact social et environnemental » (DM22, p. 21).

La Société des gens de baignade regrette que le public n'ait pas la possibilité de proposer d'autres approches pour le projet et ne puisse que bonifier celle proposée par le promoteur :



Depuis le tout début du projet de la promenade Samuel-De Champlain, une seule et unique vision fondamentale – celle d'une promenade – a joui d'un droit de cité. À maintes reprises, on a invité des associations ou encore le grand public à bonifier cette vision, mais non à en concevoir une ou plusieurs autres qui auraient pu lui faire ombrage.  
(DM23, p. 2)

Une participante voit le projet du promoteur comme un simple projet d'aménagement paysager. Elle croit que la mission d'embellissement de la Commission de la capitale nationale du Québec l'empêche d'aller plus loin : « les audiences ne peuvent pas amener le promoteur à lui faire changer la nature de son projet qui, elle, découle de sa mission et de son expertise » (M<sup>me</sup> Marie-Ève Martel, DT4, p. 12 et 13).

Certains organismes veulent contribuer à la réalisation du projet et le Comité ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches propose qu'un comité de suivi soit créé pour mettre à jour les priorités et assurer son bon déroulement (DM22 ; M<sup>me</sup> Hamida Hassein Bey, DT5, p. 25). La Société d'histoire de Sillery, Les Amis de la vallée du Saint-Laurent et l'Association de soccer de Sainte-Foy-Sillery, le Conseil de quartier de Sillery et la Corporation des loisirs de Saint-Louis-de-France ont indiqué leur volonté de contribuer à l'évolution du projet alors que l'Association des coureurs en canot à glace du Québec inc. désire être consultée ultérieurement sur tout ce qui touche les installations pour les plaisanciers nautiques (DM15, p. 19 ; DM16, p. 11 ; DM6.1, p. 6 ; DM21, p. 6).



---

## Chapitre 2 La raison d'être du projet

Dans le présent chapitre, la commission examine le projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain quant à sa justification, à son évolution et à sa situation dans l'aménagement du littoral de la région de Québec.

### L'aménagement du territoire et le retour au fleuve

La raison première du projet, qui est de redonner aux citoyens l'accès au fleuve, s'inscrit dans l'évolution de la perception face à l'importance et au potentiel de valorisation des milieux naturels, en particulier de la ceinture verte et bleue de la ville de Québec, et correspond à une demande de la communauté. Cette préoccupation collective est clairement mise en évidence par les résultats d'un long processus de consultation de la part du Comité ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches<sup>1</sup>, organisme de concertation constitué dans le cadre du Plan d'action Saint-Laurent et qui travaille depuis 1993 à l'établissement de priorités d'intervention et d'aménagement du fleuve Saint-Laurent (DB5, p. 2).

Le travail de consultation et de concertation du Comité ZIP a conduit, en 1998, à l'élaboration du Plan d'action et de réhabilitation écologique, validé lui aussi en consultation publique, lequel énumère les interventions jugées prioritaires pour la région de Québec (DB5). Selon cet organisme, les enjeux de l'aménagement du littoral ont trait à la reconquête des usages perdus (plage, baignade, pêche), à la protection des accès publics existants au fleuve et à l'implantation de nouveaux accès, à la conservation des milieux humides et à la sauvegarde des paysages naturels et bâtis (DM22, p. 3).

Plus récemment, après plusieurs années de recherches et de consultations sur les enjeux et les orientations à mettre en œuvre en matière de gestion de l'eau, le gouvernement du Québec a adopté en 2002 la *Politique nationale de l'eau*. Dans cette politique, le gouvernement reconnaît l'importance du fleuve Saint-Laurent, ses caractères historique, économique, social, culturel et patrimonial, ainsi que la richesse de ses milieux naturels. La récupération des usages ainsi que le développement des activités récréotouristiques liées à l'eau constituent deux des cinq orientations de la Politique. Le gouvernement s'y engage à élaborer un programme d'aide aux

---

1. Le Plan d'action Saint-Laurent a découpé le fleuve en 23 zones d'intérêt. Un consortium de groupes environnementaux, Stratégies Saint-Laurent, a constitué des tables de concertation multisectorielles, les comités ZIP, pour un certain nombre de zones d'intervention prioritaires (DB5, p. 2).

municipalités et aux organismes du milieu afin d'implanter un réseau d'accès publics au Saint-Laurent ainsi qu'aux autres plans et cours d'eau du Québec. Il s'engage également à faire la promotion du tourisme nautique et à soutenir la mise en place de sentiers nautiques en collaboration avec la Fédération québécoise du canot et du kayak et les associations touristiques régionales (gouvernement du Québec 2002a, p. 73 à 81). Le concept de sentier maritime du Saint-Laurent présenté par la Fédération québécoise du canot et du kayak dans le cadre de l'audience publique participerait ainsi à la mise en valeur du Saint-Laurent par la pratique de l'écotourisme nautique (DB25).

Ces engagements ont été retenus dans les orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ), lesquelles placent la réhabilitation et la mise en valeur du littoral parmi les défis de l'aménagement de la Capitale-Nationale (gouvernement du Québec 2002b, p. 7). Plus particulièrement, les attentes gouvernementales signifiées sont à l'effet de :

Reconnaître le fleuve Saint-Laurent comme un élément majeur du développement récréotouristique de son territoire et, à cet effet, se donner une vision d'ensemble qui, par des projets novateurs, favoriserait l'aménagement d'un réseau de sites ponctuels ou linéaires [...] et donnerait un accès public au fleuve et à ses berges, entre autres, pour des activités de baignade, d'observation de la faune et de la flore, de chasse et de pêche, de navigation de plaisance, etc. (*Ibid.*, p. 37)

À cet égard, le gouvernement demande à la CMQ de répertorier les accès physiques et visuels actuels ou potentiels le long des berges du fleuve et de ses principaux tributaires afin d'en assurer la protection et la mise en valeur, ainsi que de prévoir des mesures pour protéger les grands panoramas et les points de vue auxquels donnent accès les principales voies d'entrée sur le territoire. Le gouvernement s'est engagé, par l'intermédiaire de la Commission de la capitale nationale du Québec, à prendre en charge la réalisation de la promenade Samuel-De Champlain. Il s'est également engagé à favoriser la mise en valeur de la faune en milieu urbanisé en encourageant les initiatives de protection et de réhabilitation des rives et du littoral du fleuve Saint-Laurent et de ses principaux tributaires, de même qu'à soutenir les efforts des comités de concertation, des groupes locaux ou encore des organismes voués à la conservation et à la mise en valeur du milieu (*ibid.*, p. 12, 37 et 38). Plusieurs d'entre eux, notamment le Comité ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches et Les Amis de la vallée du Saint-Laurent, ont participé à l'examen public du présent projet.

Créée le 1<sup>er</sup> janvier 2002, la CMQ a l'obligation d'adopter au plus tard le 31 décembre 2006 un schéma métropolitain d'aménagement et de développement. Dans le cadre de son schéma, la CMQ a soumis à la consultation publique un énoncé de vision stratégique de développement culturel, économique, environnemental et social ainsi

qu'un plan des grands enjeux du développement économique, le premier à l'automne de 2004 et le second au printemps de 2005. La création d'une ceinture verte figure au troisième rang des priorités métropolitaines exprimées lors de cet exercice, après la santé et le transport en commun, alors qu'un meilleur aménagement des berges sur les deux rives se retrouve en cinquième position (CMQ 2004, p. 213). Dans l'énoncé de vision stratégique issu de cette consultation, la CMQ constate que la majorité de sa population ne profite d'aucun accès aux nombreux plans d'eau qui parsèment la région ni au fleuve. Elle constate aussi les limitations imposées aux activités récréatives de contact avec l'eau par les rejets d'eaux usées municipales. Son orientation pour 2025 vise à multiplier les points d'accès publics au fleuve et aux plans d'eau, de même qu'à « préserver la ressource eau, en quantité et en qualité, afin d'en permettre l'utilisation à de multiples fins » (CMQ 2005, p. 13).

Quant à la Ville de Québec, son Plan directeur d'aménagement et de développement spécifie que :

Le littoral constitue l'épine dorsale du Plan vert, bleu et blanc. L'élaboration d'un concept d'aménagement du littoral ouest permettra de dégager une vision d'ensemble nécessaire à la mise en œuvre d'un projet intégré et rassembleur, dans la foulée des exercices de planification élaborés par la CCNQ. Le réaménagement des berges fera une place prépondérante à la récréation et au tourisme, en multipliant les accès publics au fleuve. Les objectifs sous-jacents au concept viseront à permettre aux résidents de se réapproprier les berges pour la pratique d'activités de plein air, à densifier certains secteurs, à redonner un caractère plus convivial au boulevard Champlain, à mettre en valeur le paysage, à protéger l'environnement naturel et à exploiter le plein potentiel du littoral et de ses berges.

(Ville de Québec 2005, p. 253)

- ♦ **Constat** — *La commission constate que l'objectif de redonner le fleuve aux Québécois est une demande de la collectivité placée en priorité par les autorités gouvernementales, régionales et locales dans leurs outils de planification territoriale.*
- ♦ **Constat** — *La commission constate que, pour les autorités gouvernementales, régionales et locales responsables de l'aménagement du territoire, l'objectif de redonner le fleuve aux Québécois signifie non seulement donner des accès publics à ses berges, mais également permettre les activités récréatives en relation avec le fleuve lui-même et des activités de contact avec l'eau.*

C'est dans ce contexte que s'inscrit le présent projet. Dans la section suivante, la commission examine l'évolution du projet à partir de sa genèse jusqu'à la proposition de 2005.

## La genèse du projet

La Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ) envisageait déjà le réaménagement du corridor Champlain en 1997 lorsque les maires de la Communauté urbaine de Québec entreprirent une campagne en vue d'obtenir du gouvernement un décret limitant la vitesse sur le boulevard. La résolution unanime des maires (C-97-114) (CCNQ 2005b, p. 1), la possibilité de récupérer à des fins publiques les terrains libérés par les compagnies pétrolières ainsi que l'état des berges les plus dégradées de la région auraient déterminé le choix de la CCNQ d'aborder en priorité le réaménagement de la promenade Samuel-De Champlain. Le promoteur fait également valoir le rôle majeur que joue cet axe dans l'accès à la colline parlementaire, l'urgence de protéger le paysage exceptionnel du littoral et le potentiel du secteur pour l'aménagement d'espaces publics d'envergure (CCNQ 2005b, p. 8 et 9 ; DA8, p. 2).

En 2000, dans le but d'élaborer un projet d'aménagement du littoral, la CCNQ a soumis à la consultation publique un document intitulé : *Redonner le fleuve aux Québécois*. À cette fin, elle a constitué un bureau de consultation *ad hoc*. Le document présentait les enjeux ainsi que les orientations privilégiées du réaménagement du boulevard Champlain. Ces enjeux portaient sur la décontamination et l'utilisation des terrains libérés par les entreprises pétrolières, la configuration et le statut du boulevard Champlain, la desserte du port de Québec, la vocation et l'apparence des berges, du littoral et de la falaise, ainsi que le respect de l'intégrité du patrimoine bâti (DA8, p. 19 à 22). Le document visait le tronçon d'environ 12 km compris entre les ponts de Québec et Pierre-Laporte, à l'ouest, et les installations des traversiers à place Royale, à l'est.

Trente-cinq mémoires ont été déposés lors de cette consultation. La plupart, à l'exception des entreprises utilisant les installations du port de Québec, approuvaient la reconfiguration du boulevard Champlain ainsi que la protection accordée aux éléments du patrimoine naturel ou bâti. Plusieurs considéraient cependant que les moyens proposés dans le but de redonner le fleuve aux Québécois ne permettaient pas d'atteindre cet objectif. C'est notamment le cas du Comité ZIP pour lequel cela signifie récupérer des usages perdus, dont la baignade à l'anse au Foulon et, en corollaire, l'aboutissement des efforts d'assainissement urbain à cette fin (DB9, p. 38, 48 et 49).

Le rapport du Bureau de la consultation publique de la CCNQ, publié en 2001, confirme les enjeux et les orientations du document de consultation, tout en précisant certains points. Son analyse regroupe les contributions des participants en principes d'aménagement et en interventions. Ceux-ci sont résumés dans les tableaux 2 et 3.



**Tableau 2 Les principes d'aménagement selon le rapport de la consultation publique menée par la Commission de la capitale nationale du Québec en 2000**

- Le projet de la promenade Samuel-De Champlain doit être abordé dans une perspective régionale, dans le cadre d'un plan d'aménagement intégré du littoral faisant consensus et qui reste à être élaboré. Dans cet esprit, une analyse comparative préalable des acquis, des potentiels et des contraintes devrait permettre le choix de la localisation des nouvelles infrastructures.
- La vocation publique des terrains en rive devrait être consacrée rapidement en respectant les activités nautiques et portuaires existantes.
- Le réaménagement du littoral à des fins récréotouristiques est une intervention incontournable pour qui veut mettre en valeur la région de la Capitale-Nationale.
- La création d'un milieu vivant et habité.
- L'optimisation des activités portuaires et de leur desserte, notamment la réduction du camionnage de transit vers l'estuaire et le partage de la voie ferrée dans le tunnel sous le promontoire de la ville de Québec.
- L'urbanisation du boulevard Champlain, tout en maintenant la fluidité de la circulation.
- La revalorisation du paysage naturel et bâti et la restauration des zones perturbées des berges, du littoral et de la falaise.

Source : adapté de DA9, p. 29 à 32.

**Tableau 3 Les interventions recommandées selon le rapport de la consultation publique menée par la Commission de la capitale nationale du Québec en 2000**

- La transformation du boulevard Champlain en promenade urbaine, avec déplacement de certains tronçons de manière à suivre la courbe des anses et à récupérer des espaces en rive.
- Des modifications au tunnel ferroviaire sous le promontoire, assorties du démantèlement de l'antenne ferroviaire Champlain, s'il est possible de le faire sans nuire à l'accès ferroviaire au port.
- L'aménagement du parc linéaire Champlain reliant toutes les parcelles libres de la plaine littorale entre le parc de Notre-Dame-de-la-Garde à l'est et l'emplacement de l'aquarium à l'ouest, assorti d'une piste multifonctionnelle ainsi que de nombreux accès à l'eau pour des activités nautiques ou aquatiques, la renaturalisation des berges et la possibilité de reconstruction de plages publiques.
- La création d'un sentier entre les grandes propriétés publiques du haut de la falaise et des liens pédestres avec le parc linéaire Champlain, incluant l'intégration du boisé Irving.
- La création de cinq pôles d'animation et de services, comprenant les secteurs de l'aquarium et des ponts, du quai Irving, du bas de la côte de l'Église, de la marina de Sillery et de l'anse au Foulon ainsi que l'anse Brown.
- La consolidation des zones résidentielles du Cap-Blanc et du chemin du Foulon.

Source : adapté de DA9, p. 32 à 34.

Notons que le déplacement du boulevard Champlain et la vocation publique des terrains ainsi dégagés en rive figurent en tête des interventions recommandées par le Bureau de la consultation publique.

Le rapport du Bureau énumère également les conditions de réussite nécessaires à l'atteinte de l'objectif de redonner le fleuve aux Québécois. Il souligne la complexité de la situation, puisque la fonction portuaire et une partie de la fonction ferroviaire sont de compétence fédérale alors que les questions d'aménagement et d'urbanisme, de transport terrestre et d'environnement relèvent à la fois du gouvernement du Québec et des autorités locales et régionales. Le projet ne saurait donc se réaliser sans une harmonisation des intérêts et une vision commune du développement du littoral. À cet égard, le Bureau de la consultation recommande que la CCNQ dirige le dossier, en attendant que la CMQ, qui venait d'être créée, s'y associe puis prenne la relève de la coordination de l'aménagement du littoral en vertu de son autorité et de ses compétences (DA9, p. 35 et 36).

Le Bureau évoque en outre le recours à la participation du secteur privé dans la consolidation de la fonction résidentielle et l'offre de services touristiques et récréatifs. Il souligne également l'importance de la contribution des citoyens à l'élaboration du projet et la nécessité pour le promoteur d'informer et de procéder dans la transparence.

♦ **Constat** — *La commission constate que le Bureau de la consultation publique de la Commission de la capitale nationale du Québec, à la suite de sa consultation en 2000 :*

- 1. Confirme que l'objectif de redonner le fleuve aux Québécois passe par le déplacement du boulevard à des fins de récupération des espaces en rive et l'attribution d'une vocation publique à ces terrains.*
- 2. Recommande d'aborder le projet de la promenade Samuel-De Champlain dans une perspective régionale d'aménagement intégré du littoral et d'utiliser des outils d'analyse comparative pour la sélection des options d'aménagement.*
- 3. Établit la nécessité de l'aménagement du littoral à des fins récréotouristiques pour la mise en valeur de la région de la Capitale-Nationale et corrobore les demandes de la collectivité pour l'accès à l'eau et à des activités aquatiques.*

## L'évolution du projet

En mars 2002, la CCNQ a présenté aux groupes qui s'étaient prononcés lors de la consultation publique de 2000 le concept d'aménagement qu'elle en avait dégagé. Selon les documents déposés, la réaction était favorable aux orientations préliminaires du projet. Cependant, comme lors de la précédente consultation,



certaines organismes soulignaient qu'il était important de prévoir, afin d'atteindre l'objectif de redonner le fleuve aux Québécois, non seulement la récupération des rives pour une appropriation par la population, mais également des liens et des installations en relation directe avec l'utilisation du cours d'eau. Les liens avec d'autres secteurs du littoral, les liens transversaux avec le haut de la falaise et la préservation des perspectives visuelles avaient également été soulevés (PR5.1, annexe 5).

Le 14 juin 2002, le promoteur a déposé son avis de projet au ministère de l'Environnement. Les principaux objectifs visés étaient de redonner à la population un large accès au fleuve et à ses berges en intégrant au domaine public tous les terrains vagues situés entre le chemin du Foulon et le fleuve, de mettre en valeur le paysage du fleuve, des berges et de la falaise, de restaurer les berges, les paysages et les sols, de requalifier le boulevard Champlain pour lui enlever son caractère d'autoroute et, enfin, de contrôler le développement résidentiel aux abords du chemin du Foulon (PR1, p. 2). Ces objectifs respectaient l'ensemble des préoccupations touchant le réaménagement du littoral et, en particulier, les orientations gouvernementales en matière d'aménagement et de développement du territoire.

Le projet comprenait à l'époque cinq stations, dont Victoria et des jardins, avec les aménagements repris dans l'étude d'impact, incluant le déplacement du boulevard, la reconstitution d'un milieu humide et un bassin intérieur. Il comprenait également la station Sillery, au pied de la côte de l'Église, constituant un noyau urbain, dont un restaurant prévu au parc de la Jetée. La station du Foulon, considérée comme une pièce maîtresse du projet, théâtre de travaux majeurs, incluait le déplacement de la voie ferrée pour la constitution d'une plage de 900 m de longueur à l'anse Saint-Michel. Enfin, un réaménagement du parc de la Garde était prévu (figure 1). En plus de la piste multifonctionnelle, le projet misait à l'époque sur un tramway panoramique utilisant la voie du Canadien National. L'appellation « station » a depuis été remplacée par les dénominations « pôle » ou « secteur » et le lien ferroviaire entre ces pôles ne fait plus partie du projet (PR1, p. 5 à 9).

Bien que la CCNQ semblait vouloir conserver la perspective de l'ensemble du projet initial, les circonstances l'auraient amenée à en privilégier une partie seulement. Devant l'intention du gouvernement fédéral d'intervenir financièrement sur ses propriétés, dont l'anse Brown contiguë au parc de la Garde, pour contribuer au 400<sup>e</sup> anniversaire de la fondation de Québec, la CCNQ aurait alors suggéré au gouvernement du Québec d'intervenir plus à l'ouest et proposé la mise en œuvre du tronçon couvrant les stations Victoria et des jardins, entre le pont de Québec et la côte de l'Église, au coût estimé de 60 millions de dollars (CCNQ 2005a, p. 14).

Le 3 mai 2005, le premier ministre du Québec a annoncé l'octroi d'une enveloppe de 70 millions de dollars pour l'aménagement du tronçon de 2,7 km compris entre le quai Irving et la côte de l'Église. Non seulement ce projet a-t-il perdu une grande partie du tracé original, mais il est également réduit par rapport au projet examiné dans l'étude d'impact. De plus, lors de l'audience publique, le promoteur a présenté un projet de moindre envergure encore. Ainsi, le milieu humide en contact avec le fleuve, prévu à la station Victoria, a été abandonné à cause des contraintes potentielles relatives à la contamination des sols. De même, le bassin intérieur qui devait amener l'eau du fleuve de l'autre côté du boulevard dans le secteur des jardins ne fait plus partie du projet. Le carrefour giratoire prévu à la côte Ross a été supprimé et la zone du projet inclut maintenant l'intersection du boulevard Champlain et de la côte de l'Église, qui devait elle aussi être dotée de ce type de carrefour. Dans une lettre datée du 3 février 2006, le promoteur annonce qu'il abandonne l'idée d'un carrefour giratoire à la côte de l'Église (DA11, p. 6 et 7 ; DA38).

La proposition initiale avait créé des attentes élevées. Les modifications fréquentes et l'élagage progressif de différents éléments du projet initial, y compris durant la présente période d'examen public, ont contribué à créer de la confusion et compliqué le questionnement du public en vue d'obtenir une description claire et précise de ses composantes.

- ♦ **Constat** — *La commission constate que le projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain que la Commission de la capitale nationale du Québec prévoit réaliser pour le 400<sup>e</sup> anniversaire de Québec en 2008 ne représente qu'une fraction du projet d'aménagement prévu à l'origine, qui couvrait le littoral ouest entre le pont Pierre-Laporte et la place Royale.*

## Le respect des objectifs du projet

Dans un communiqué diffusé en mai 2005, le gouvernement du Québec précisait que le réaménagement du littoral s'inscrit en continuité avec le legs des Plaines d'Abraham reçu lors du 300<sup>e</sup> anniversaire de Québec en 1908 et permettrait de redonner l'accès au fleuve. Selon la majorité des participants à l'audience publique, ce serait loin d'être le cas. Ils sont d'avis que le projet présenté en 2005 a perdu de vue plusieurs des objectifs et des choix d'intervention initiaux, même si le promoteur considère que les objectifs fondamentaux demeurent. Si l'objectif principal fait consensus, la commission note une forte opposition aux choix effectués pour amorcer ce retour au fleuve, en particulier à l'égard du secteur retenu par la CCNQ.

Plusieurs participants remettent en question le choix de ce premier tronçon en regard de l'objectif général de redonner le fleuve aux Québécois. La situation du secteur

retenu, sa distance du centre-ville et des concentrations de résidants et de touristes préoccupent plusieurs organismes qui craignent que cet isolement ne nuise au succès du projet et, par conséquent, aux projets subséquents d'aménagement du littoral. Pour la Société des gens de baignade, il serait malaisé de fournir une raison plausible pour justifier le choix de ce secteur à un observateur extérieur et elle considère que ce choix reflète les contraintes administratives résultant de la tenure des terres sur la rive nord du Saint-Laurent entre les ponts et le port de Québec (DM23.1, p. 9 ; M. Léonce Naud, DT6, p. 62).

Les six premières priorités d'action du Comité ZIP pour l'aménagement du littoral de la région de Québec sont à l'extérieur du tronçon retenu par le promoteur. Certaines ont été réalisées ou sont en voie de l'être. Viennent ensuite, dans l'ordre des priorités, la création d'une plage publique à l'anse au Foulon, première priorité du Comité ZIP dans la zone correspondant au projet original, puis la réalisation du parc linéaire du littoral et la création de liens interrives. Si la représentante de l'organisme est heureuse du parachèvement de la piste multifonctionnelle du littoral vers l'ouest, elle est déçue que la navette fluviale, un projet pilote dûment définie et dont la faisabilité a été évaluée par le Comité ZIP, puis approfondie par la CCNQ, ne fasse pas formellement partie du projet (M<sup>me</sup> Hamida Hassein-Bey, DT5, p. 21, 24 et 25 ; DM22, p. 4, 15, 20 et 21).

## Le choix du secteur

À l'est de la côte de l'Église, le boulevard suit plus ou moins la forme des anses. Cependant, mis à part les terrains compris entre l'anse Saint-Michel et l'anse au Foulon, soit environ un kilomètre de berges où était prévue la plage dans le projet de 2000 et récemment acquis par le promoteur, les possibilités de dégager des terrains en rive à l'est de la pointe à Puiseaux sont à peu près inexistantes. La marina de Sillery puis les propriétés et les quais du port de Québec et de la garde côtière canadienne mobilisent la quasi-totalité de la berge, fortement artificialisée, sur près de 4 km et, parfois, sur de grandes largeurs (figure 1). De plus, le port de Québec entend préserver l'intégrité de son périmètre d'activités portuaires. Le secteur du parc de la Garde y représente le seul espace vert. Les terrains de l'anse Brown, contigus au parc, devraient être aménagés dans le cadre d'un projet conjoint entre l'administration portuaire de Québec et la Ville de Québec. À l'autre extrémité du projet de la CCNQ, à l'ouest du quai Irving, la proximité de la falaise ne permettrait pas de déplacer la route afin de récupérer des superficies importantes en rive, pas plus que les habitations situées le long du chemin du Foulon, à une distance du boulevard analogue à celle observée entre les côtes du Verger et à Gignac. Par conséquent, pour la partie urbanisée du littoral ouest qui fait face au Parcours-des-Anses de la rive sud, il n'existerait pas d'autre endroit propice à la récupération de superficies

importantes de terrains d'un seul tenant à des fins publiques que le secteur situé entre le quai Irving et l'anse Saint-Michel (DA2, annexe 3).

À cet égard, une fois la transaction avec la compagnie Irving complétée, la CCNQ sera propriétaire de 7,3 ha de terrains à la côte Ross et à la côte à Gignac et de près de 35 ha entre le quai Frontenac, au pied de l'église Saint-Michel, et la marina de Sillery (DQ21.1). Quant à la Ville de Québec qui possède des propriétés de part et d'autre du boulevard Champlain entre la côte à Gignac et la côte de l'Église, elle affirme appuyer globalement la proposition de reconfiguration du boulevard et n'a pas d'objection à céder l'usage de ces terrains, après entente sur le respect des objectifs de la Ville en matière d'aménagement, de loisirs, de circulation et de traitement des eaux usées (PR3.1, annexe 1 ; DQ16.1, p. 2).

Ainsi, malgré le fait que le promoteur aurait à sa disposition sur le littoral des propriétés situées entre le quai Irving et la marina de Sillery, il a déterminé que le secteur compris entre le quai Irving et la côte de l'Église était la seule partie du projet initial réalisable avant l'échéance de 2008, dans les limites du budget octroyé par le gouvernement du Québec. Bien qu'il soit maintenant propriétaire des terrains situés de l'autre côté de la pointe à Puiseaux, le promoteur considère que l'évaluation environnementale et l'obtention des autorisations requises pour l'aménagement de la plage l'auraient amené à dépasser le délai alloué à la réalisation de la promenade Samuel-De Champlain. Il prévoit seulement y compléter le parcours du littoral et l'aménagement paysager afférent (M. Marc Bertrand, DT1, p. 78 ; M<sup>me</sup> Diane Simard, DT2, p. 77).

- ♦ **Avis** — *La commission est d'avis que la disponibilité d'espaces riverains accessibles au public constitue une condition à la réalisation de l'objectif principal de « redonner le fleuve aux Québécois ».*
- ♦ **Constat** — *La commission constate que le secteur du littoral compris entre le quai Irving et la marina de Sillery est le seul qui permette de libérer des superficies importantes et d'un seul tenant en bordure du fleuve entre le pont Pierre-Laporte et la place Royale.*
- ♦ **Constat** — *La commission constate qu'en raison de l'échéance de 2008 la Commission de la capitale nationale du Québec a choisi d'intervenir uniquement entre le quai Irving et le parc de la Jetée. Bien qu'elle soit maintenant propriétaire des terrains, la Commission de la capitale nationale du Québec a renoncé à la première priorité collective pour cette partie du littoral, soit l'aménagement d'une plage à l'anse Saint-Michel, mieux connue sous le nom de la plage de l'anse au Foulon.*
- ♦ **Avis** — *La commission est d'avis que le choix du secteur d'intervention retenu par la Commission de la capitale nationale du Québec pour le réaménagement et l'attribution*



*d'une vocation publique aux terrains des berges du Saint-Laurent est justifié et constitue un premier pas vers la réappropriation publique du littoral. La commission considère toutefois que l'aménagement devrait être poursuivi au-delà de l'échéance de 2008 et que la plage dite de l'anse au Foulon devrait faire partie des projets examinés.*

## **Redonner le fleuve aux Québécois ?**

L'attribution d'une vocation publique aux terrains en bordure du fleuve ne suffirait toutefois pas à réaliser l'objectif général de redonner le fleuve aux Québécois. Encore faut-il que des aménagements adéquats permettent l'usage de ces terrains et le contact réel avec le fleuve réclamés par la collectivité. Il est bien évident que tous les usages potentiels du fleuve ne peuvent se retrouver dans le tronçon retenu par le promoteur. Il faut rappeler cependant que les objectifs originaux du projet mentionnaient un large accès au fleuve et à ses berges, la restauration et la mise en valeur des paysages du fleuve, des berges et de la falaise, la décontamination des sols et la reconfiguration du boulevard Champlain. La commission rappelle également que le promoteur désire en faire un exemple, un catalyseur pour la poursuite de l'aménagement du littoral (DA19.1, p. 10, M. Marc Bertrand, DT1, p. 78).

Entre le quai Irving et le parc de la Jetée, les berges demeureraient abruptes et lourdement enrochées. La plupart des participants, incluant ceux qui saluent la première réouverture au fleuve à l'ouest du Vieux-Québec, considèrent en effet qu'atteindre l'objectif de redonner le fleuve aux Québécois signifie avoir accès à l'eau et qu'il serait regrettable de consacrer des investissements aussi importants au projet sans revitaliser les berges et sans accès à l'eau. Pour eux, favoriser l'accès à l'eau serait primordial.

Étant donné que la ville de Québec comporte plusieurs espaces verts, la commission acquiesce à l'opinion largement exprimée par les participants et certaines personnes-ressources voulant qu'il serait important que les activités proposées soient propres à ce lieu et tirent profit de la proximité du fleuve.

Il est vrai que le projet de 2005 est bien loin des orientations originales présentées en 2000 et des objectifs de l'avis de projet de 2002 à l'égard de la restauration des berges. Dans son document de consultation de 2000, le promoteur affirmait que l'empierrement de la berge n'était pas compatible avec la volonté de rendre le fleuve plus accessible pour la promenade et le contact direct avec l'eau et que le nouveau paysage du corridor Champlain devait accorder une importance accrue à l'implantation d'un couvert végétal entre le plan d'eau et la terre ferme. Il ajoutait que la stabilisation des berges pouvait se faire de façon efficace par l'utilisation de végétaux plutôt que par un enrochement (DA8, p. 21).

À cet égard, le Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec reconnaît que la construction de quais ainsi que l'enrochement de la berge et de l'assise du boulevard Champlain ont contribué à la dégradation du paysage riverain. La Ville prévoit collaborer avec le Comité ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches pour définir les solutions optimales afin de redonner aux rives, dans la mesure du possible, leur caractère naturel (Ville de Québec 2005, p. 256).

Même si le projet prévoit que le boulevard Champlain serait en plusieurs endroits éloigné de la rive, le promoteur fait valoir qu'il faut protéger l'assise du boulevard et précise qu'il n'envisage plus de modifier l'enrochement des berges. Il envisage simplement une plantation de végétaux sur le haut de la berge, à la limite supérieure des marées. Il souligne que l'effet combiné des grandes marées de printemps et du vent, associé à la glace, emporterait les végétaux plantés en rive. Des essais de techniques de génie végétal appliquées sur les enrochements de la baie de Beauport, pourtant abritée, confirmeraient d'ailleurs la difficulté d'implanter de la végétation. Cette difficulté croîtrait aussi avec la pente de l'enrochement (M. Marc Bertrand, DT1, p. 66 et 67 ; M<sup>me</sup> Hamida Hassein-Bey, DT5, p. 23 et 30).

Ainsi, bien que la dégradation des berges ait pu influencer le choix du promoteur d'aborder en priorité le réaménagement de la promenade Samuel-De Champlain, il apparaît que les objectifs initiaux de restauration des berges ne pourraient pas être atteints avec la proposition actuelle, d'autant plus qu'il a renoncé aux deux aménagements qui auraient permis d'en briser l'uniformité. Bien que le promoteur dégage des espaces en rive qui seraient décontaminés, l'enrochement constitue encore une importante barrière qui rend difficile l'accès à l'eau. Au mieux, un projet pilote prévoit l'installation d'épis et la formation d'une grève qui formeraient une avancée sur la berge actuelle et permettraient éventuellement un accès à l'eau à proximité du parc de la Jetée.

La commission considère que, si l'aménagement proposé doit servir d'exemple pour la suite de l'aménagement du littoral, le promoteur doit nécessairement optimiser les accès à l'eau et les activités en relation directe avec le fleuve. La commission examine au chapitre 3 le potentiel de développement des usages de cette partie du littoral et les possibilités d'y maximaliser les accès à l'eau.

- ♦ **Constat** — La commission constate que la disponibilité d'espaces riverains accessibles au public, bien que nécessaire, n'est pas suffisante pour atteindre l'objectif de « redonner le fleuve aux Québécois ». Malgré le dégagement de plusieurs hectares et de plus de 2 km de berges mises à la disposition de la collectivité, la pente et l'enrochement des berges constitueraient encore un obstacle à l'accès à l'eau.



- ♦ **Avis** — *La commission est d'avis que, pour atteindre l'objectif de « redonner le fleuve aux Québécois » dans le tronçon qu'elle prévoit aménager, la Commission de la capitale nationale du Québec devrait faciliter le plus possible les accès directs à l'eau et aux activités nautiques ou aquatiques.*

## Une vision commune

La nécessité de concrétiser la perspective régionale dans un plan d'aménagement intégré du littoral constituait la première condition de réussite sur laquelle les membres du Bureau de la consultation publique de 2000 de la CCNQ avaient mis l'accent. Ils soulignaient la nécessité pour les différents pouvoirs publics d'harmoniser leurs intérêts et leurs actions avec les objectifs du projet et de coordonner les interventions nécessaires pour concrétiser l'objectif de redonner le fleuve aux Québécois. Les membres du Bureau de la consultation souhaitaient que les partenaires politiques et administratifs s'associent dans une véritable mise en œuvre commune « en faisant l'économie des tiraillements de juridiction auxquels la région de la capitale est malheureusement habituée » (DA9, p. 35). Cette demande était reprise au début de 2005 par la CCNQ qui soulignait l'urgence de définir une vision commune pour l'ensemble du littoral et la sélection de projets prioritaires pour 2008 (CCNQ 2005a, p. 20). À cette fin, la CCNQ proposait la création d'un organisme de concertation et de mise en œuvre qui aurait regroupé les différents partenaires intéressés au réaménagement du littoral dans une structure efficace de gestion de projet, à l'image de ce qui se fait dans plusieurs capitales ou métropoles canadiennes.

En même temps, son président faisait valoir que cette échéance imposait des contraintes à la réalisation du projet, soulignant que tout délai pourrait remettre en question sa réalisation pour le 400<sup>e</sup> anniversaire de Québec (M. Jacques Langlois, DT1, p. 16). Sans entrer dans les détails, la commission note que le gouvernement fédéral s'est engagé à intervenir sur ses propriétés pour contribuer de façon significative au legs de cet anniversaire de Québec. Selon la Société du 400<sup>e</sup>, le gouvernement du Canada investirait 46 millions de dollars pour faciliter l'accès au fleuve à la baie de Beauport, à la Pointe-à-Carcy et à l'anse Brown, ainsi que 24 millions pour la rénovation complète du Centre d'interprétation du Vieux-Port afin qu'il puisse accueillir Espace 400<sup>e</sup> en 2008<sup>1</sup>. La Ville de Québec, quant à elle, serait impliquée dans les projets de la baie de Beauport et le projet d'Estimauville, et la Société des établissements de plein air du Québec le serait au parc de la Chute-Montmorency (CCNQ 2005a, p. 19).

1. [www.quebec400.qc.ca/fr/fest\\_ville.asp](http://www.quebec400.qc.ca/fr/fest_ville.asp)

Ainsi, bien que les acteurs régionaux ne travaillent pas à la mise en œuvre commune des projets d'aménagement du littoral, des partenariats existent néanmoins et plusieurs projets sont en cours, lesquels reflètent à des degrés divers les priorités collectives régionales à l'égard de la réappropriation du fleuve par la communauté et qui mobilisent des ressources importantes. Le Comité ZIP lui-même a entrepris avec ses partenaires la réalisation de certaines de ses priorités, notamment sur la côte de Beaupré et le côté nord de l'île d'Orléans (DM22, p. 8 à 14). Il faut toutefois rappeler que sa grande priorité dans le secteur du projet initial, soit la plage de l'anse au Foulon, en réalité à l'anse Saint-Michel, ne figure pas dans les projets prévus pour l'échéance de 2008. D'autres priorités portées par d'autres organismes n'y figurent pas non plus.

- ♦ **Constat** — *La commission constate que la mise en œuvre commune de l'aménagement du littoral par les partenaires politiques et administratifs, condition première de réussite pour atteindre l'objectif de « redonner le fleuve aux Québécois », ne s'est pas encore concrétisée et ne le sera pas pour l'échéance de 2008. La commission rappelle que cette condition avait été déterminée à la suite de la consultation publique de la Commission de la capitale nationale du Québec en 2000. Malgré cela, plusieurs projets d'aménagement du littoral sont en cours, dont certains pour l'échéance de 2008.*
- ♦ **Avis** — *La commission est d'avis que l'absence d'un plan de mise en œuvre commune de l'aménagement du littoral de la région de la Capitale-Nationale ne devrait pas empêcher la réalisation de projets qui obtiendraient l'assentiment général.*

L'échéance historique de 2008 verrait la réalisation de plusieurs projets d'aménagement du littoral, dont certains d'envergure, la plupart du temps élaborés indépendamment les uns des autres et disséminés sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ). Or, la planification régionale de l'aménagement du territoire s'articule autour d'un horizon de vingt ans, une échelle de temps qui correspondrait mieux à la mise en place d'un plan d'aménagement intégré du littoral et à l'obtention d'un consensus, incluant la participation du public, comme le démontre l'aménagement des rivages du Vieux-Montréal (DC1 ; DC2).

La CMQ est à transcrire la vision stratégique du développement de son territoire dans un schéma métropolitain d'aménagement et de développement qui doit être jugé conforme aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire. Outre les orientations énoncées précédemment s'y retrouvent des dispositions relatives à la désignation, à la conservation et à la mise en valeur des espaces verts et bleus présentant des attraits significatifs eu égard à leur fonction récréative, touristique, patrimoniale et éducative. Y figurent également les attentes relatives à la participation de la CMQ à l'élaboration d'un cadre de référence et d'un plan de

réhabilitation des zones littorales du Saint-Laurent et de ses principaux affluents de manière à ce que la population puisse profiter de ces cours d'eau (gouvernement du Québec 2002, p. 37 et 40).

Il apparaît donc que, par l'adoption du schéma métropolitain d'aménagement et de développement, la CMQ est à établir les bases d'un processus d'élaboration d'outils de planification qui, ultimement, devraient conduire à l'aménagement intégré du littoral. Son statut d'autorité publique régionale de même que ses responsabilités en matière d'aménagement du territoire avaient amené le Bureau de la consultation publique de 2000 à en faire le candidat souhaité pour élaborer davantage le grand projet de « redonner le fleuve aux Québécois » et assurer la coordination des interventions nécessaires à sa réalisation.

- ♦ **Constat** — *La commission constate que l'horizon de planification de l'aménagement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, soit l'année 2025, offrirait un délai mieux adapté à la réalisation des projets d'aménagement du littoral issus d'un consensus sur les priorités et leur mise en œuvre.*
- ♦ **Avis** — *Considérant les responsabilités dévolues à la Communauté métropolitaine de Québec en matière d'aménagement du territoire, la commission est d'avis qu'il reviendrait à cet organisme d'assurer, après 2008, la coordination des interventions nécessaires à l'aménagement intégré du littoral sur les deux rives du fleuve Saint-Laurent dans la région de Québec.*

## La justification économique du projet

Dans la perspective qui vient d'être évoquée, plusieurs participants déplorent que le projet ait été scindé, d'autant qu'il n'y a aucun engagement pour la réalisation de l'autre partie du tronçon. Certains considèrent que les Québécois obtiennent bien peu pour 70 millions de dollars et qu'il est inacceptable que ce court segment du littoral mobilise un montant aussi important alors que les priorités d'aménagement de la collectivité sont en grande partie ailleurs. Ils craignent que les ressources investies dans ce secteur ne compromettent d'autres projets et considèrent alors que ce projet serait inéquitable pour l'ensemble des citoyens de la région de Québec.

Il existe plusieurs méthodes pour évaluer les bénéfices d'accès à un cours d'eau et établir les priorités pour les investissements. Elles sont utilisées ailleurs avec succès (DC3). Or, mis à part l'énumération des bénéfices attribués de manière générale à la bonification de l'offre touristique, à l'embellissement et à la valeur sociale de la décontamination des terrains à des fins d'usage public, la CCNQ « n'a pas, proprement dit, réalisé des démarches quantitatives visant à déterminer avec

précision quelles seront les retombées touristiques et la valeur économique de l'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain » (DQ12.1, p. 1).

En ce qui concerne le projet lui-même, les coûts et le budget détaillé ont fait l'objet de demandes insistantes de participants, à titre d'outil de décision pour le choix des priorités à l'intérieur même du projet. Des prévisions budgétaires ont été transmises, mais étant donné que le projet était en évolution durant l'audience, la commission n'a pas été en mesure d'obtenir des informations détaillées et à jour sur les coûts et les composantes du projet. Le promoteur a expliqué à ce propos que ses prévisions étaient sujettes à des changements<sup>1</sup>. De plus, la commission ne dispose d'aucune information sur les coûts (ou la responsabilité) de l'exploitation et de l'entretien des infrastructures, des aménagements ou des activités éventuelles (DQ1.5 ; DQ1.6 ; DA34).

### **Les retombées économiques du projet**

Le succès et la justification économique d'un tel projet dépendent principalement de la multiplicité des usages fournis, de leur accès et de la concurrence avec les mêmes services offerts ailleurs dans la région. À cet égard, et comme on le verra plus loin au chapitre 3, de nombreuses options sont envisageables. Le projet aurait un rôle à jouer dans le parachèvement du Corridor du littoral et offrirait des activités liées à l'eau, dont l'accès pour les petites embarcations (canots, kayaks) et une éventuelle navette entre les rives nord et sud du fleuve. Sa réalisation dépendrait toutefois d'un financement distinct. Outre la promenade, diverses activités, dont les responsables restent à déterminer, seraient possibles au boisé Irving et aux jardins thématiques. Des activités commerciales liées à l'offre de services récréatifs et touristiques constitueraient un élément clé de ce type de projet. Le promoteur n'a toutefois fait aucune évaluation de la contribution de ces activités au succès de son projet, pas plus qu'il n'a présenté d'objectifs quant à l'utilisation des équipements par les citoyens et les touristes, non plus que pour l'achalandage des lieux. Une participante soulignait qu'il s'agirait alors d'un aménagement paysager à travers lequel on ne ferait que circuler (M<sup>me</sup> Marie-Ève Martel, DT4, p. 14 et 15 ; DM19, p. 2).

Il est difficile d'évaluer l'incidence que le projet aurait sur les activités économiques existantes. Les industries situées dans le port de Québec s'inquiètent plutôt de son impact sur le transport routier de marchandises alors que le seul pêcheur commercial est préoccupé par les effets sur ses activités des aménagements prévus au bas de la côte de l'Église (DM7 ; DM8 ; DM13.1 ; DM14 ; M. Joseph Paquet, DT6, p. 79).

---

1. À ce sujet, voir la décision de la commission du 11 janvier 2006 portant sur les prévisions budgétaires déposées sous le sceau de la confidentialité (DQ1.6).

La route existante qui sert bien ses objectifs originaux (accès rapide à la colline parlementaire, au port de Québec et au centre-ville) ainsi que le tronçon existant de la piste multifonctionnelle entre la côte de l'Église et la côte du Verger sont des infrastructures en bon état qui ont bénéficié d'investissements récents importants et qui seraient démantelés ou modifiés. Les terrains de soccer et de baseball existants, même s'ils avaient besoin d'amélioration, servent bien leur clientèle. On ignore également quels coûts supplémentaires le projet pourrait entraîner lorsque la Ville de Québec voudra installer ses bassins de rétention des eaux d'égout dans le secteur du projet, même si ce n'est que dans dix ou quinze ans (M. Claude Goulet, DT5, p. 6).

À défaut d'information détaillée sur les coûts, la commission n'est pas en mesure de déterminer si les meilleurs choix d'aménagement ont été faits à partir des ressources allouées, en fonction des activités recherchées. À cet égard, elle souligne que le comité ZIP a présenté des estimations de coûts de projets ayant les mêmes objectifs et qui semblent être très inférieurs à ceux soumis par le promoteur. De plus, il apparaît que le projet proposé ne serait qu'une étape vers l'atteinte de l'objectif, puisque des investissements ultérieurs seraient requis pour y parvenir, soit par le gouvernement, soit par le secteur privé (navette, aménagement des jardins).

- ♦ **Constat** — *La commission constate que ni les coûts ni les bénéfices du projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain et de ses composantes ne sont suffisamment connus. Elle constate également que la Commission de la capitale nationale du Québec n'a pas procédé à une analyse coûts/bénéfices de son projet et qu'elle ne l'a pas non plus comparé à d'autres aménagements du littoral.*
- ♦ **Avis** — *La commission est d'avis que l'absence de détails concernant la conception, les coûts et les bénéfices du projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain et de ses composantes ne permet pas d'évaluer d'autres projets d'aménagement du littoral. Elle n'est donc pas en mesure de juger si les choix des composantes de l'aménagement du littoral sont les meilleurs pour optimiser l'utilisation des ressources mises à la disposition de la Commission de la capitale nationale du Québec.*







---

## Chapitre 3

# Les aménagements pour favoriser l'accès au fleuve

## L'accès au littoral

Même si le déplacement du boulevard Champlain permet d'augmenter et d'élargir les espaces littoraux dans la perspective de redonner l'accès au fleuve, encore faut-il s'assurer que ces espaces soient accessibles. La commission traite ici des barrières physiques qui peuvent restreindre l'accès au littoral ainsi que des modes de transport qui pourraient permettre d'y accéder advenant la réalisation du projet.

### Des barrières à franchir

Dans la zone du projet, le rivage originel se trouvait beaucoup plus près de la falaise. Tracé au XVIII<sup>e</sup> siècle, le chemin du Foulon s'était inséré sur l'étroite terrasse existante entre la falaise et la plage. Déjà altérée au XIX<sup>e</sup> siècle par la construction de quais associés au commerce du bois et à l'industrie navale, la ligne de rivage a été considérablement transformée au XX<sup>e</sup> siècle par le développement du réseau ferroviaire, l'implantation d'infrastructures pétrolières puis, au cours des années 1960, par la construction du boulevard Champlain. À lui seul le remblai qui sert d'assise au boulevard couvre 34 ha et empiète, par endroits, de plus de 100 m sur l'estran (PR3.1, p. 13 et annexe 6). Aujourd'hui, le boulevard Champlain et la voie ferroviaire représentent, à des degrés divers, des obstacles physiques entre la ville et le fleuve. Redonner l'accès du fleuve à la population présuppose de réduire les barrières entre les gens et le fleuve en rendant ces barrières plus perméables.

### Le boulevard Champlain

Occupant près de 30 m de largeur, le boulevard Champlain marque profondément le paysage littoral (figures 1 et 2). Il sert de voie d'accès stratégique pour le port de Québec, la colline parlementaire et le Vieux-Québec. Dans la zone du projet, sa configuration l'apparente davantage à une autoroute qu'à un boulevard (DA9, p. 17 ; PR3.1, p. 3). En modifiant le tracé du boulevard, le projet permettrait de créer des espaces littoraux. Toutefois, l'accès à ces espaces et leur usage public seraient problématiques si le boulevard conservait son caractère autoroutier. À cet effet, le rapport des consultations tenues en 2000 par la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ) concluait :

La transformation du boulevard en promenade urbaine est la clé de tout le réaménagement du littoral. En effet, pour obtenir des espaces riverains de qualité et pour réintégrer les berges aux secteurs urbains périphériques, d'importantes modifications au boulevard seront nécessaires. Il faut en quelque sorte l'« humaniser », en faire non pas une barrière physique, mais une promenade où tous les usagers auront leur place et se sentiront en sécurité.  
(DA9, p. 31)

Aussi, la première des interventions recommandées était « la transformation du boulevard Champlain en promenade urbaine », notamment par « des modifications à la géométrie de la voie de façon à amener les usagers à ralentir [et] le réaménagement des abords de la voie et des carrefours pour accroître la sécurité des différents usagers » (*ibid.*, p. 32).

Le présent projet de la CCNQ adhère à cette vision et propose de reconfigurer la géométrie du boulevard Champlain pour en faire une promenade urbaine, en y réduisant la vitesse et en augmentant le nombre de traversées pour piétons et cyclistes.

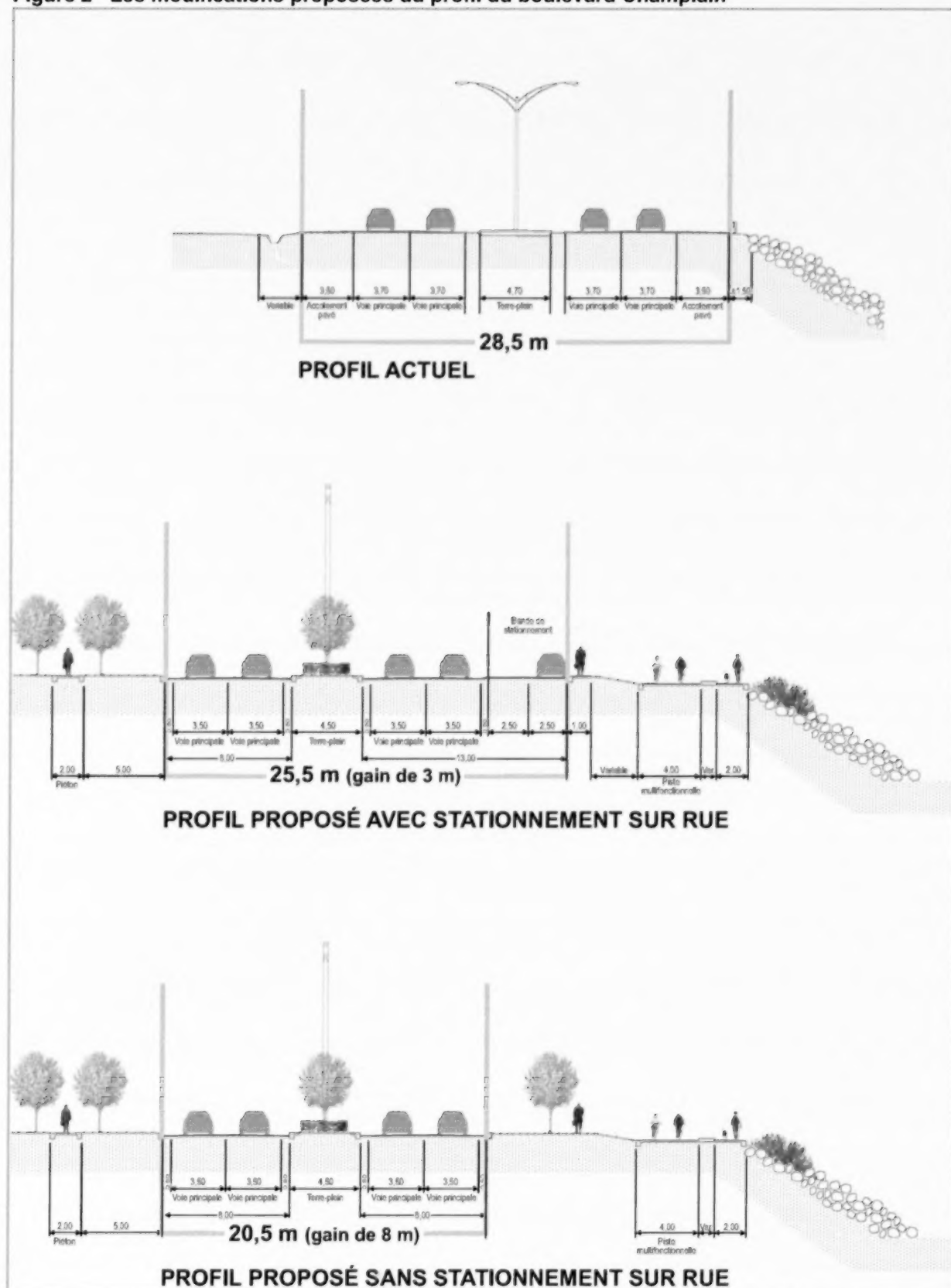
- ♦ **Avis** — *La commission partage l'avis exprimé dans le rapport de la consultation publique de la Commission de la capitale nationale du Québec, à la suite de sa consultation en 2000, sur l'importance de transformer le boulevard Champlain en promenade urbaine. Il s'agit là d'un préalable à l'atteinte de l'objectif premier de redonner à la population l'accès au fleuve.*

### **Conserver une desserte routière efficace et sécuritaire**

Dans le rapport de la consultation de 2000, il est spécifié qu'un boulevard Champlain réaménagé devrait nécessairement continuer à jouer son rôle actuel de voie d'accès stratégique à la colline parlementaire et au port de Québec en maintenant une desserte efficace des installations portuaires de l'anse au Foulon (DA9, p. 16). Le rapport précisait : « Le réaménagement du boulevard devra avoir comme objectifs le maintien de la fluidité de la circulation [et] la sécurité des usagers » (DA9, p. 31). Il estimait que la création d'une promenade urbaine à quatre voies s'avérerait le meilleur compromis pour répondre à l'ensemble des besoins exprimés (DA9, p. 18).

Le promoteur a démontré que la réduction de la vitesse ne nuirait pas au débit routier. Ainsi, dans une plage de vitesse située entre 40 et 120 km/h, en conservant une distance sécuritaire entre les véhicules, la capacité maximale d'une route (en nombre de véhicules à l'heure) diminue avec l'augmentation de la vitesse (DQ17.1, annexe, p. 1 à 3). Il précise qu'en milieu urbain, la vitesse a peu d'influence sur la capacité et que cette dernière dépend surtout de la gestion des feux aux carrefours.

**Figure 2 Les modifications proposées du profil du boulevard Champlain**



Source : adaptée de DA11.

Ainsi, comme l'a confirmé le ministère des Transports, une éventuelle réduction de la vitesse à 50 km/h ne compromettrait pas la fonctionnalité du boulevard (M. Claude Stevens, DT1, p. 44).

Afin de vérifier l'impact du projet sur l'efficacité du boulevard Champlain à desservir le port et la colline parlementaire, le promoteur a estimé les temps de parcours futurs avec le réaménagement proposé du boulevard en présumant des vitesses de 50 km/h et 70 km/h. Il les a comparés avec les temps de parcours actuels sur les différents tronçons du boulevard dans les deux directions et à différents moments de la journée (DQ8.1, annexe 1). Les résultats suggèrent que, pour l'ensemble du boulevard, soit sur une distance de 12,1 km entre la sortie des ponts et la rue Saint-André (près de la place Royale), le plus grand écart dans le temps de parcours moyen se situerait entre une et deux minutes. Cet écart a été obtenu avec le scénario à 50 km/h. Avec le scénario à 70 km/h, l'écart était inférieur à une minute.

L'étude de sécurité routière réalisée par le ministère des Transports indique que, dans l'ensemble, le taux d'accidents sur le boulevard Champlain est bas et que la gravité des accidents y est généralement faible en comparaison de ceux observés sur des routes de même catégorie. La carte de distribution des accidents montre qu'une faible proportion de ceux-ci surviennent dans la zone du projet tandis que beaucoup se concentrent dans le tronçon en courbe situé à l'ouest du pont de Québec (*ibid.*, annexe1, p. 11 à 14).

Bien que l'effet du projet de promenade sur les taux d'accidents n'a pas été étudié, le promoteur estime que ceux-ci devraient demeurer sensiblement les mêmes qu'actuellement. Son pronostic tient compte des effets combinés de la réduction de vitesse attendue, des aménagements proposés pour la traversée des piétons et des cyclistes de même que de l'utilisation du stationnement en bordure du boulevard. Plusieurs participants étaient toutefois préoccupés de la sécurité de la cohabitation des usagers de la promenade avec la circulation de transit sur le boulevard. La CCNQ a fait valoir que, puisque l'affluence à la promenade et notamment la fréquentation maximale de ses stationnements ne coïncideraient généralement pas avec les heures de pointe sur le boulevard, le potentiel de conflits serait restreint (DQ17.1, p. 4 ; M. Michel Robitaille, DT2, p. 52, 53, 59 et 60).

Par ailleurs, des préoccupations ont été également exprimées quant à la sécurité du carrefour giratoire initialement proposé sur le boulevard Champlain (DQ7.1, p. 3). Pour le ministère des Transports :

[...] un carrefour giratoire adapté aux volumes de circulation et au type de véhicules y circulant est un aménagement reconnu comme étant plus sécuritaire que les

carrefours avec feux de circulation. Notamment parce qu'il présente beaucoup moins de points de conflit [...] et qu'il incite à une diminution de la vitesse. (DQ10.1, p. 2)

Le promoteur ajoute que, dans un carrefour giratoire, les accidents sont généralement moins graves que dans un carrefour traditionnel, les blessures, plus légères, et les dommages matériels, moins importants (DQ8.1, annexe 2). Il considère que l'amélioration de la sécurité attribuable à un carrefour giratoire serait davantage marquée en dehors des heures de pointe tout en précisant qu'au moment de la mise en service d'un carrefour giratoire le nombre d'accidents pourrait augmenter temporairement à cause de la nouveauté. Il assure, à l'instar du ministère des Transports, qu'un carrefour giratoire offrirait autant de fluidité qu'un carrefour traditionnel et que, si un tel carrefour était aménagé à la côte de l'Église, il serait conçu pour permettre le passage sécuritaire de toutes les catégories de camions autorisées à circuler sur le boulevard Champlain (DQ14.1, p. 2 ; DQ17.1, p. 2). Rappelons que le promoteur a ultérieurement renoncé à inclure un carrefour giratoire à cette intersection.

- ♦ **Constat** — *La commission constate qu'en principe, advenant la conversion du boulevard Champlain en promenade urbaine, la réduction de vitesse ne devrait pas avoir d'influence sur la capacité routière du boulevard.*
- ♦ **Constat** — *La commission constate que, selon les études de circulation de la Commission de la capitale nationale du Québec, le projet changerait peu le temps de parcours du boulevard Champlain entre les ponts et le port de Québec.*
- ♦ **Constat** — *La commission constate que le taux d'accidents et leur niveau de gravité, déjà relativement bas sur le boulevard Champlain et tout particulièrement dans la zone du projet, ne seraient pas sensiblement modifiés par la réalisation de la promenade Samuel-de Champlain.*

### **Réduire la vitesse**

Le contrôle de la vitesse constitue l'élément clé de la transformation du boulevard en promenade. Cela s'avère essentiel pour permettre l'accès aux espaces littoraux et assurer la cohabitation sécuritaire des différents usagers de la promenade. En réduisant la vitesse, le climat sonore, la qualité de l'air et le temps de réaction des conducteurs s'améliorent.

Actuellement, la vitesse maximale autorisée sur le boulevard Champlain dans la zone du projet est de 80 km/h à l'ouest de la côte du Verger et de 70 km/h à l'est. Toutefois, la vitesse réelle des véhicules qui y circulent est nettement plus élevée. Des relevés effectués par le Service de police de la Ville de Québec ont révélé que la



vitesse de la totalité des véhicules pouvait excéder 85 km/h (M. Marc Des Rivières, DT3, p. 47). Les observations des habitués du boulevard indiquent que des vitesses de l'ordre de 100 à 110 km/h n'y sont pas exceptionnelles ce qu'a souligné le promoteur (CCNQ 2005b, p. 1).

### **La vitesse ciblée**

S'il existe un consensus sur la nécessité de réduire la vitesse sur le boulevard Champlain pour la réalisation du projet, le choix d'une vitesse cible s'est avéré laborieux. En 1997, par la résolution C-97-114, la Communauté urbaine de Québec demandait au gouvernement du Québec de limiter la vitesse maximale autorisée sur le boulevard Champlain à 50 km/h (PR3.2, p. 3). Selon l'étude d'impact rendue publique en octobre 2005, c'est une vitesse maximale de 70 km/h qui était proposée. Lors des soirées d'information publiques tenues les 26 octobre et 2 novembre 2005 par le promoteur, celui-ci a plutôt présenté un projet de boulevard urbain avec une vitesse limitée à 50 km/h. Finalement, quelques jours plus tard, il soumettait à l'audience publique un projet de boulevard où la vitesse permise serait de 60 km/h.

Pour la CCNQ, une réduction de la vitesse à 50 km/h demeure l'objectif préférable mais, à la suite de pourparlers avec le ministère des Transports, elle s'est rangée à ses arguments et reconnaît que, dans le contexte actuel du projet, il pourrait être difficile d'atteindre un tel objectif. Aussi a-t-elle choisi d'établir une vitesse autorisée plus élevée dans l'espoir de minimiser l'écart avec la vitesse réelle des véhicules (M. Jacques Desjardins, DT1, p. 41 ; DT2, p. 61).

- ♦ **Avis** — *La commission est d'avis que, pour que le boulevard Champlain puisse devenir une véritable promenade et permettre la coexistence sécuritaire de tous ses usagers, il importe de s'assurer que la vitesse réelle des véhicules dans ce secteur ne dépasse pas 60 km/h.*

### **Les moyens**

Le ministère des Transports souligne que la vitesse autorisée a peu d'effet sur la vitesse pratiquée, les conducteurs adaptant plutôt leur vitesse à leur perception de l'environnement routier (M. Claude Stevens, DT1, p. 41 et 42 ; ministère des Transports 2001, p. 78). À ce propos, la Politique de sécurité dans les transports souligne que « l'information sur les limites de vitesse [...] est utile mais ne concourt pas à l'adoption d'une vitesse sécuritaire lorsque la conception géométrique de la route encourage une vitesse induite » (ministère des Transports 2001, p. 78). Le ministère des Transports, le promoteur et la Ville de Québec s'entendent pour reconnaître que le caractère autoroutier de l'aménagement du boulevard Champlain

ainsi que le caractère peu urbanisé de son cadre physique incitent les conducteurs à adopter une vitesse élevée incompatible avec le projet.

Les pistes d'action définies dans le volet routier de la Politique de sécurité dans les transports pour contrôler la vitesse incluent l'utilisation d'aménagements favorisant la modération de la circulation, la sensibilisation de la population, l'intensification de la surveillance policière et la sanction des excès (ministère des Transports 2001, p. 80). Pour inciter les véhicules à ralentir, la CCNQ mise surtout sur la reconfiguration physique du boulevard de même que sur des aménagements modifiant le champ visuel des conducteurs.

Entre les deux extrémités où des mesures de ralentissement sont prévues, le boulevard demeure une artère à quatre voies divisées et, pour modérer la vitesse, le promoteur compte sur la sinuosité de la route, le rétrécissement des voies, la présence de bandes de stationnement, d'arbres et de glissières de sécurité en bordure ainsi que sur les feux de circulation.

En principe, « sur une route sinueuse et étroite la vitesse moyenne sera plus faible que sur une route droite et large » (DQ8.1, annexe 1, p. 21). La variation de vitesse attribuable au rétrécissement des voies est cependant difficile à estimer. Avec des rayons de courbure respectifs de 400 m et 900 m, les courbes proposées à la hauteur de la côte Ross et du parc du Foulon permettent des vitesses de conception de 95 km/h dans un cas et de plus de 120 km/h dans l'autre (DQ10.1). Ces courbes n'exerceraient donc que peu ou pas d'effet de ralentissement puisque les véhicules pourraient y circuler à des vitesses nettement supérieures aux vitesses souhaitées.

Le mouvement des véhicules entrant ou sortant des bandes de stationnement bordant le boulevard pourrait causer un ralentissement du flot de circulation. La largeur des bandes offrirait une zone de transition permettant une circulation entre la voie et les véhicules stationnés (figure 2). Néanmoins, en soi, le franchissement du rebord de 4 cm de hauteur est susceptible d'amener les véhicules à ralentir.

La fréquentation des stationnements varierait au cours de la journée, de la semaine et de l'année. Leur effet ralentisseur serait donc également variable dans le temps, se manifestant surtout durant les périodes d'affluence. Les stationnements de bordure étant discontinus et inégalement répartis le long du boulevard, leur effet sur la circulation serait aussi inégalement distribué le long du boulevard (figure 1). En direction ouest, les stationnements seraient concentrés uniquement dans la première moitié de la promenade alors que le tronçon de 1,3 km entre les terrains de soccer et le quai Irving n'en comporterait aucun. De même, en direction est, sur un trajet de près de 1,3 km entre le boisé Irving et le secteur des jardins, l'automobiliste ne

longerait aucun stationnement. Sur ces deux trajets, le stationnement en bordure ne pourrait donc pas exercer d'effet ralentisseur, même en période d'affluence.

De concert avec le ministère des Transports, le promoteur a choisi de ne pas synchroniser les feux de circulation mais d'opter plutôt pour une coordination en mode adaptatif (MM. Claude Stevens et Michel Robitaille, DT2, p. 58 à 60). La distance entre les feux du boulevard Champlain serait trop grande pour qu'un système de feux synchronisés soit efficace. La commission comprend donc ici que, pour pouvoir utiliser efficacement un tel système sur le boulevard Champlain, il faudrait augmenter le nombre de feux.

Avec le mode de fonctionnement proposé, la traversée de véhicules, de piétons ou de cyclistes ne serait autorisée que sur demande et les feux sur le boulevard demeureraient presque toujours au vert (DQ8.1, annexe 1, p. 18). Dans ces conditions, les véhicules pourraient même avoir tendance à accélérer à l'approche de feux verts (DQ8.1, annexe 2). Hors des périodes d'affluence à la promenade, les feux contribueraient donc peu à ralentir la circulation.

Le promoteur accorde beaucoup d'importance au rôle des arbres plantés en bordure du boulevard et dans le terre-plein pour rétrécir le champ visuel des conducteurs et ainsi les ralentir. L'impact visuel recherché ne sera cependant pas obtenu immédiatement puisque leur diamètre de plantation, de l'ordre de 8 cm, serait encore insuffisant. Les arbres ne joueraient pleinement leur rôle d'obstacle visuel que lorsque leur diamètre atteindrait 15 cm (M. Réal Lestage, DT2, p. 65). Des glissières de sécurité seraient alors ajoutées. L'expérience acquise le long du boulevard René-Lévesque laisse croire que près de dix ans pourraient être nécessaires pour y parvenir. La densité de plantation serait élevée aux abords du tronçon de 600 m de longueur adjacent au quai et au boisé Irving. Ailleurs, elle le serait cependant beaucoup moins. Afin de préserver la vue des résidents vers le fleuve, le long des portions habitées du chemin du Foulon, les arbres seraient plus dispersés et leur espacement, d'au moins 24 à 36 m (M. Réal Lestage, DT1, p. 32-33).

- ♦ **Constat** — *La commission constate que, par elles-mêmes, les deux courbes proposées de la promenade Samuel-De Champlain contribueraient peu ou pas à contrôler la vitesse des véhicules puisque leur vitesse de conception y permet des vitesses nettement supérieures à la vitesse maximale souhaitée.*
- ♦ **Constat** — *La commission constate que l'impact visuel des arbres de bordure en tant qu'obstacles ralentisseurs ne serait atteint pleinement qu'après une dizaine d'années de croissance. Elle constate également que l'intensité de cet impact visuel ne serait pas le même tout le long du parcours puisqu'il est prévu que la plantation soit*

*nettement plus dense le long d'un tronçon de 600 m situé entre le quai et le boisé Irving que le long des deux autres kilomètres de la promenade Samuel-De Champlain.*

- ♦ **Constat** — *La commission constate que l'effet ralentisseur attribué à l'utilisation des espaces de stationnement en bordure du boulevard Champlain s'exercerait principalement durant les périodes d'affluence et seulement sur certains tronçons de la promenade, les autres en étant dépourvus.*

### **Le contrôle de la vitesse aux entrées de la promenade**

Avec une vitesse de conception de 60 km/h et trois courbes successives de 190 m, 130 m et 130 m de rayon, l'îlot ralentisseur proposé est conçu pour obliger les véhicules se déplaçant en direction est à ralentir à l'approche du carrefour du quai Irving et à adopter la vitesse autorisée de la promenade (DA21 ; DQ8.1, p. 3). S'appuyant sur l'expérience acquise avec un îlot ralentisseur similaire aménagé à l'entrée de la municipalité de Sainte-Anne-de-Beaupré, le ministère des Transports est confiant en l'efficacité de l'aménagement proposé (M. Claude Stevens, DT2, p. 56 et 57). Cependant, cet îlot n'aurait aucun effet sur la vitesse des véhicules franchissant le carrefour en direction ouest et les conducteurs pourraient être enclins à accélérer à l'approche d'un feu vert. Le promoteur devrait donc trouver d'autres moyens pour s'assurer que les véhicules traversant le carrefour en direction ouest ne dépassent pas 60 km/h.

Par ailleurs, les plans de l'îlot ralentisseur indiquent qu'il occuperait une largeur de près de 40 m (DA21). Or, à cet endroit, la largeur disponible entre le sommet de l'enrochement riverain et la base du talus rocheux de la falaise n'excède guère une trentaine de mètres. Dans ce secteur, la falaise étant particulièrement fragile et propice aux décrochements rocheux, il pourrait s'avérer difficile de déplacer les voies vers le nord de la manière proposée (PR3.1, p. 14). La commission comprend que le plan déposé est préliminaire et que le tracé de l'îlot reste à optimiser. Tout en tenant compte des contraintes physiques du lieu, il importe néanmoins de s'assurer que l'aménagement routier procurerait bien l'effet ralentisseur recherché.

À l'autre extrémité de la promenade, le carrefour giratoire initialement proposé devait aussi jouer un rôle important de contrôle de la vitesse puisque la vitesse des véhicules qui l'auraient franchi n'aurait pu excéder 25 à 35 km/h (M. Michel Robitaille, DT2, p. 50). L'aménagement d'un carrefour giratoire au pied de la côte de l'Église restait cependant conditionnel à l'approbation du ministère des Transports qui cherchait « la façon la plus efficace d'aménager cette [intersection] pour qu'elle soit sécuritaire et permette une circulation optimum de tous les usagers » (DQ10.1, p. 2).

Le 3 février 2006, un peu plus de sept semaines après l'audience, le promoteur a avisé la commission qu'il renonçait à aménager un carrefour giratoire au pied de la côte de l'Église. Devant la difficulté de convenir d'une géométrie et d'un mode de fonctionnement satisfaisant à toutes les exigences exprimées, il préfère le remplacer par un carrefour traditionnel dont les caractéristiques restent encore à déterminer conjointement avec le ministère des Transports. La seule précision apportée est que le carrefour serait conçu pour inciter à une diminution de la vitesse à l'entrée de la promenade (DA38).

- ◆ **Constat** — *La commission constate que, depuis que la Commission de la capitale nationale du Québec a renoncé à aménager un carrefour giratoire au pied de la côte de l'Église, aucune autre solution précise n'a été proposée afin de réduire efficacement la vitesse des véhicules à l'entrée est de la promenade Samuel-De Champlain.*
- ◆ **Avis** — *La commission est d'avis qu'en raison de la vocation de promenade attribuée au boulevard Champlain et afin d'assurer la sécurité de tous ses usagers il est impératif d'exercer un contrôle efficace de la vitesse des véhicules aux principales entrées routières de la promenade Samuel-De Champlain.*
- ◆ **Avis** — *Considérant qu'un îlot ralentisseur bien adapté peut réduire efficacement la vitesse des véhicules à l'entrée ouest de la promenade Samuel-De Champlain, la commission est d'avis que la Commission de la capitale nationale du Québec devrait, conjointement avec le ministère des Transports, trouver une solution aux contraintes et aux défis que représente l'exiguïté de l'espace disponible pour la construction d'un tel dispositif.*

### ***L'efficacité des mesures proposées le long de la promenade***

Le principal défi est de maintenir la vitesse des véhicules sur la promenade Samuel-De Champlain au niveau souhaité (M. Jacques Desjardins, DT2, p. 61). L'efficacité de l'ensemble des mesures préconisées pour y parvenir demeure encore théorique et elle reste à vérifier.

Des spécialistes en circulation ont souligné la propension généralisée des conducteurs à adopter une vitesse supérieure de 10, 15 ou 20 km/h à la vitesse maximale autorisée. Ce comportement se vérifie quotidiennement un peu partout sur le territoire de la ville (DQ8.1, annexe 1, p. 21 ; M. Marc Des Rivières, DT2, p. 63). La commission note que, si le même comportement se manifestait sur la promenade Samuel-De Champlain, avec une vitesse affichée de 60 km/h, il faudrait s'attendre à des vitesses de 70 à 80 km/h.



Un exemple cité par le représentant de la Ville de Québec illustre bien le phénomène, tout en mettant en évidence les limites des mesures de contrôle préconisées. Dans le secteur du Cap-Blanc, sur le tronçon le plus urbanisé du boulevard Champlain et malgré un environnement visuel *a priori* peu propice à la vitesse, les radars mesurent souvent des vitesses entre 65 et 70 km/h, bien que la vitesse affichée est de 50 km/h (M. Marc Des Rivières, DT2, p. 63).

Ce tronçon du boulevard situé à l'est de la Gare maritime Champlain dispose aussi de quatre voies de circulation, mais celles-ci sont plus étroites et ne sont pas séparées par un terre-plein. D'un côté, le boulevard est bordé d'une rangée d'arbres espacés de 15 ou 20 m selon l'endroit. L'espacement entre les arbres y est donc inférieur à l'espacement minimal prévu pour la plus grande part du projet (de 24 à 36 m). De l'autre côté, le boulevard est bordé de résidences avec du stationnement en bordure de rue ou des entrées de stationnement. De plus, son tracé présente des sinuosités. La commission note les similitudes entre plusieurs des caractères physiques de ce tronçon et les aménagements proposés pour contrôler la vitesse routière sur la promenade (champ visuel restreint, stationnement en bordure, arbres, voies étroites, courbes). Elle constate que, dans le secteur du Cap-Blanc, ces aménagements ne suffisent pas, à eux seuls, à maintenir la vitesse souhaitée.

- ♦ **Avis** — *Considérant que les méthodes proposées par la Commission de la capitale nationale du Québec pour contrôler la vitesse sur la promenade Samuel-De Champlain ne garantiraient pas la réduction souhaitée, la commission est d'avis qu'il faut des mesures mieux à même d'en garantir le contrôle. Pour la commission, il s'agit d'une condition nécessaire à la réussite du projet.*

### **Traverser le boulevard**

Entre le Vieux-Québec et les ponts, le boulevard Champlain sépare la ville du fleuve. Pour avoir accès au fleuve et aux espaces littoraux proposés, les usagers de la promenade devraient forcément traverser le boulevard. Puisque le projet de la promenade prévoit l'aménagement d'espaces publics des deux côtés du boulevard Champlain, la communication entre ces espaces suppose aussi la traversée du boulevard. De plus, l'entrée et la sortie de véhicules depuis ou vers les côtes ou le chemin du Foulon peuvent nécessiter la traversée du boulevard.

Pour permettre les traversées, le promoteur propose quatre feux de circulation accompagnés de traverses de piétons ainsi que deux feux sur demande pour piétons (figure 1). Les automobilistes pourraient entrer ou sortir du boulevard à quatre endroits alors que les piétons et les cyclistes pourraient le traverser à six endroits. Entre ces endroits, le terre-plein serait aménagé de manière à dissuader les traversées (M<sup>me</sup> Diane Simard, DT1, p. 23).

Dans la mesure où le boulevard ne devrait pas être traversé entre les feux, celui-ci continuerait à exercer un effet de barrière entre les terrains situés de part et d'autre. Le projet offrirait néanmoins une amélioration au regard de la situation actuelle. Deux traverses de piétons seraient ajoutées tandis que la traversée au droit du quai Irving serait sécurisée par des feux, ce qui n'est pas le cas actuellement. Pour un piéton ou un cycliste, la distance séparant deux traverses varierait entre 350 m et 700 m. Aujourd'hui, cette distance atteint 925 m entre le quai Irving et la côte du Verger et 920 m entre les côtes à Gignac et de l'Église. Les deux nouvelles traverses piétonnes rendraient le boulevard plus perméable près des extrémités de la promenade, mais ne changeraient rien au centre où environ 700 m séparent les carrefours des côtes du Verger et à Gignac.

- ♦ **Constat** — *La commission constate que le projet augmente le nombre de points de traverse sécuritaire du boulevard Champlain pour les piétons et les cyclistes et qu'ainsi il en réduit l'effet de barrière. Elle note cependant que, entre les points de traverse prévus, le boulevard continuerait à exercer cet effet pour les terrains de la promenade Samuel-De Champlain qu'il sépare.*

### **Adapter le boulevard au rythme des usages**

Comme le souligne le promoteur, il est vraisemblable que les périodes d'utilisation maximale de la promenade ne coïncident pas avec les périodes d'affluence routière. Sur le boulevard Champlain, les pointes de circulation se produisent les jours de semaine de 7 h à 9 h et de 16 h à 18 h, alors que les débits peuvent excéder 2 500 véhicules/h. Entre ces pointes, le débit ne dépasse généralement pas 1 000 véhicules/h, sauf le dimanche après-midi entre 13 h et 17 h où il peut atteindre 1 500 véhicules/h (DA10, p. 9 et 10). En revanche, il est probable que la fréquentation de la promenade se concentre surtout les fins de semaine et tout spécialement en été.

Ce décalage des usages réduit le potentiel de conflits entre les fonctions de voie de desserte et de promenade du boulevard et serait à même de faciliter la cohabitation entre ses différents usagers. Il n'élimine pas totalement la possibilité de conflits entre la circulation automobile et les promeneurs. Ceux-ci pourraient se produire par exemple les dimanches après-midi ou encore les jours de semaine en été, à l'heure de pointe de l'après-midi, alors que les promeneurs devraient cohabiter avec les travailleurs.

Lors de consultations antérieures menées par la CCNQ, la perspective d'adapter le boulevard aux rythmes de fréquentation en modifiant son utilisation durant la fin de semaine avait été évoquée (PR5.1, annexe 5). Des discussions avec le ministère des Transports ont été amorcées à cet effet (M<sup>me</sup> Diane Simard, M. Réal Lestage et M. Claude Stevens, DT2, p. 65 à 68). La fermeture temporaire de voies et la réduction de la vitesse autorisée durant les périodes de plus grande affluence ont été envisagées.

Bien que ce type de gestion de la promenade ne soit pas prévu à court terme, le promoteur s'y montre réceptif et y voit une solution intéressante pour assurer le succès de son projet. Une telle gestion adaptative requiert cependant la mise en place d'installations appropriées et de mécanismes de signalisation qui pourraient être intégrés au boulevard au moment de sa reconstruction. Le promoteur dit vouloir intégrer dès maintenant ces éléments dans la conception du boulevard (M<sup>me</sup> Diane Simard, DT2, p. 67).

- ♦ **Constat** — *La commission constate que, puisque la circulation routière sur le boulevard Champlain se concentre principalement les jours de semaine aux heures de pointe alors que la fréquentation maximale prévue de la promenade Samuel-De Champlain se produirait vraisemblablement durant les fins de semaine, la cohabitation entre les différents types d'usages s'en trouverait d'autant facilitée. Elle note néanmoins que les conflits entre la circulation et les promeneurs demeurerait toujours possibles.*
- ♦ **Avis** — *Puisque ni l'intensité de la fréquentation de la promenade Samuel-De Champlain ni l'efficacité des mesures de contrôle de la vitesse proposées ne peuvent être précisées actuellement et puisqu'elles sont sujettes à évoluer dans le temps, la commission est d'avis qu'un mode de gestion adaptative du boulevard Champlain permettant d'y fermer temporairement des voies ou d'y modifier la vitesse affichée pourrait s'avérer judicieux et avantageux. Elle encourage la Commission de la capitale nationale du Québec à prévoir les installations requises à cet effet et à les intégrer dès maintenant dans la conception du projet.*

## La voie ferrée du Canadien National

### Le remblai ferroviaire

La zone du projet est traversée par une voie ferroviaire qui fait également office d'obstacle entre le fleuve et la falaise. L'antenne ferroviaire Champlain du Canadien National relie le secteur de l'anse au Foulon du port de Québec à la gare de Sainte-Foy. Pour gravir la falaise, elle emprunte un remblai dont la hauteur augmente graduellement depuis la côte de l'Église vers la côte du Verger. Ce remblai forme par endroits un écran entre le fleuve et certains tronçons du chemin du Foulon. C'est le cas pour plusieurs résidences du chemin du Foulon ainsi que pour le site historique de la maison des Jésuites et de la mission Saint-Joseph qui se retrouvent enclavés entre la falaise et le remblai et dépourvus de tout contact visuel avec le fleuve.

Lors des consultations menées en 2000 par la CCNQ, la Ville de Sillery affirmait que cette voie « constitue une barrière physique et visuelle entre la ville et le fleuve en plus de nuire à la mise en valeur de sites historiques [...] et naturels [...] de très grand intérêt pour la région » (DA9.1, p. 3). Soulignant que le secteur de l'anse au Foulon

était aussi desservi par la voie des Chemins de fer Québec-Gatineau qui emprunte un tunnel sous le promontoire, elle proposait de démanteler l'antenne ferroviaire Champlain « pour libérer l'accès au fleuve » (*ibid.*).

Considérant que le maintien de la voie ferrée constitue une contrainte sérieuse au réaménagement du littoral Champlain, le rapport de la consultation de 2000 de la CCNQ recommandait le démantèlement de l'antenne ferroviaire Champlain ainsi que l'enlèvement de la voie, du remblai et des viaducs à l'est de la côte du Verger, à condition que l'accès ferroviaire au port par le tunnel soit non seulement assuré mais amélioré. Cette recommandation était assortie de trois conditions relatives à la modification du tunnel ferroviaire, soit la conclusion d'une entente de partage de la voie ferrée par les compagnies ferroviaires, une modification du gabarit du tunnel afin de répondre aux nouvelles exigences du transport ferroviaire et, finalement, une analyse de faisabilité en vue d'intégrer une voie carrossable pour les camions à même le tunnel (DA9, p. 33).

Toutefois, bien que le Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec adopté en juin 2005 stipule que « la Ville est favorable à une utilisation accrue du tunnel ferroviaire » et que ce tunnel permet « de détourner la circulation des trains au pied de la falaise et de réduire ainsi les nuisances » (Ville de Québec 2005, p. 258), il semble qu'aucune suite n'ait été donnée à la recommandation en ce qui a trait à l'amélioration du tunnel ni qu'aucune évaluation ou étude de faisabilité en la matière n'ait été produite (DQ17.1, p. 1 ; DQ18.1).

Au début des années 1990, le Canadien National, propriétaire de l'antenne ferroviaire Champlain, avait effectivement considéré la possibilité d'abandonner ce tronçon ferroviaire (DQ3.1). Il y a finalement renoncé lorsque la Coopérative fédérée, ayant trouvé de nouveaux marchés, a conclu avec elle des ententes d'utilisation de la voie. Actuellement, la Coopérative fédérée est le seul client qui emprunte cette voie, y transportant des grains, des produits du grain et des engrais au rythme de 18 à 20 wagons par semaine, ou environ 1 000 wagons par année. Cela représente de 35 à 65 % du transport ferroviaire généré par la zone portuaire de l'anse au Foulon qui, elle-même, compte pour moins de 10 % du transport ferroviaire du port de Québec (DQ7.1, p. 2). Par ailleurs, le Canadien National a été approché par un promoteur afin d'explorer la possibilité d'offrir, à compter de l'été de 2006, un train touristique qui utiliserait l'antenne ferroviaire Champlain et ce projet serait à l'étude (DQ3.1).

- ♦ **Constat** — *La commission constate que, entre les côtes du Verger et de l'Église, le remblai de l'antenne ferroviaire Champlain constitue par endroits une barrière physique et visuelle entre la ville et le fleuve qui peut nuire à la mise en valeur du littoral, et que son démantèlement présenterait des avantages à cet égard. Afin de satisfaire aux nouvelles exigences du transport ferroviaire, ce démantèlement ne*



*pourrait se faire sans d'importants travaux d'amélioration au tunnel de l'autre voie ferroviaire qui dessert la zone portuaire de l'anse au Foulon.*

- ◆ **Avis** — *Puisque, d'une part, aucune démarche n'a encore été entreprise afin d'améliorer le tunnel ferroviaire desservant la zone portuaire de l'anse au Foulon et que, d'autre part, un client utilise régulièrement l'antenne ferroviaire Champlain tandis qu'un autre projette de le faire, la commission est d'avis que le démantèlement de cette antenne ferroviaire n'est pas envisageable actuellement.*
- ◆ **Avis** — *La commission est d'avis que l'avenir du service ferroviaire dans le secteur de l'anse au Foulon du port de Québec devrait être le sujet d'une analyse et d'une décision de la part des intéressés. En particulier, la possibilité d'une utilisation accrue du tunnel ferroviaire pour la desserte de ce secteur devrait être évaluée dès que possible.*

### **Une voie clôturée**

Un résidant du chemin du Foulon rapporte que le Canadien National aurait entrepris récemment de clôturer sa voie ferrée et que cela aurait eu pour effet de compliquer et de réduire l'accès au parc du Foulon et, par conséquent, à la promenade Samuel-De Champlain (DM28). Il considère que cette restriction de circulation est contraire à l'esprit du projet qui vise à redonner l'accès au fleuve. Compte tenu de la faible utilisation de cette voie et de la vitesse réduite des trains qui l'empruntent, il s'interroge sur l'utilité même de la clôture, d'autant plus que les enfants auraient tendance à passer en dessous ou à la sauter. Il mentionne en outre que deux tunnels passant sous la voie pourraient permettre d'accéder directement au parc depuis le chemin du Foulon, mais que l'un aurait été enterré et que l'autre requiert des rénovations.

- ◆ **Avis** — *La commission est d'avis que la Commission de la capitale nationale du Québec devrait s'entendre avec le Canadien National pour assurer aux résidents du chemin du Foulon un accès facile et sécuritaire aux terrains de l'actuel parc du Foulon.*

### **L'accès au littoral depuis la ville**

Selon le promoteur, le projet s'adresse autant aux touristes qu'à la population de l'agglomération et aux résidents du secteur (PR5.1, p. 13). Selon l'Office du tourisme de Québec, le nombre de visiteurs dans la région de Québec, serait de quelque cinq millions de personnes par année (Office du tourisme de Québec 2005, p. 3 et 4). La population de l'agglomération est de l'ordre d'un demi-million de personnes tandis qu'à proximité immédiate de la promenade, soit entre le boulevard et la falaise, on dénombre 287 ménages, ce qui correspondrait à une population de 500 à 600 personnes (PR5.1, p. 8).



La fréquentation potentielle de la promenade Samuel-De Champlain n'a pas été évaluée par le promoteur. Interrogé sur l'afflux attendu à la promenade, le promoteur cite l'exemple du Parcours-des-Anses à Lévis en espérant des résultats comparables (M<sup>me</sup> Diane Simard, DT3, p. 63). À sa première année d'existence, cette promenade littorale aurait attiré, entre mai et octobre, quelque 250 000 personnes (Ville de Lévis 2003, p. 6).

Pour l'Office du tourisme de Québec, la mise en valeur du fleuve et de ses rives constitue un axe prioritaire de développement du tourisme estival et le projet répond aux attentes de son plan de développement. Bien qu'il s'engage à mobiliser toutes ses ressources de communication pour faire connaître la promenade aux visiteurs, l'Office estime difficile d'évaluer dès maintenant quelle pourrait en être la fréquentation. Il souligne cependant que l'accessibilité qui serait offerte aux visiteurs serait déterminante (DQ11.1, p. 3).

### **L'accessibilité piétonne**

En soi, la position géographique de la promenade Samuel-De Champlain restreint son accès par voie piétonne. La promenade serait généralement facile d'accès à pied pour les quelques centaines de résidents du chemin du Foulon de même que pour quelques autres résidents des rues attenantes aux côtes Ross, du Verger, à Gignac ou de l'Église. Cependant, son éloignement de la plupart des quartiers de la ville de même que la présence de la falaise et d'une dénivellation d'une soixantaine de mètres et plus séparant le littoral de ces quartiers pourraient restreindre le nombre de personnes s'y rendant directement à pied.

Des participants ont souligné le besoin d'améliorer les liens entre le littoral et le haut de la falaise par le moyen de sentiers, d'escaliers ou de funiculaires (M. André Bélanger, DT1, p. 37 et 38 ; M<sup>me</sup> Julie Graff, DT1, p. 70 et 71). Bien que des demandes similaires aient déjà été formulées par les gestionnaires du Parc Aquarium du Québec, le promoteur précise que rien dans le projet n'est prévu à cet effet. La CCNQ travaille cependant à implanter un réseau de sentiers pédestres sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec. Un segment de démonstration allant du Bois-de-Coulonge au domaine Cataract sur le haut de la falaise aurait dû être réalisé à l'automne de 2004. Un lien pédestre était prévu entre le littoral et le domaine Cataract. Baptisé la « Charcotte » (de l'anglais *short cut*), il suivrait le tracé d'un sentier ancien qui permettait de franchir la falaise. Au moment de l'audience publique, toutefois, la CCNQ a dit être encore en pourparler pour une acquisition ou une entente de passage entre le chemin du Foulon et le domaine Cataract. Elle a précisé que son seul engagement demeurerait le tronçon entre le quai Irving et la plage Jacques-

Cartier prévu pour 2007 (DA12, p. 14 et cartes 5 à 7 ; M. Marc Bertrand, DT1, p. 38 ; DQ8.1, p. 4).

Par ailleurs, la promenade Samuel-De Champlain contribue à la réalisation de la promenade du littoral, l'un des circuits structurants du Plan vert, bleu et blanc de la Ville de Québec (2005, p. 201 et 202). La promenade du littoral doit établir un lien continu en bordure du fleuve entre le marais Léon-Provancher à Saint-Augustin, à l'ouest, et le parc de la chute Montmorency, à l'est. Certaines composantes du projet comme le prolongement vers l'est de la piste multifonctionnelle et l'aménagement vers l'ouest d'un sentier pédestre jusqu'à la plage Jacques-Cartier assureraient cette liaison de la promenade Samuel-De Champlain avec les autres parcs littoraux.

Considérant les distances séparant les principaux lieux d'intérêt le long du littoral, le nombre d'usagers y accédant à pied serait vraisemblablement restreint. Par exemple, la distance entre le quai Irving et la plage Jacques-Cartier est évaluée à 4,5 km (DQ8.1, p. 5). De même, le parc de la Jetée se trouve à environ 4,6 km de l'anse Brown et à 6,4 km de la place Royale et du traversier. Le parcours serait le double pour le marcheur qui doit revenir à son point de départ. Par contre, un service de navette qui relierait les parcs littoraux entre eux pourrait favoriser les déplacements piétons le long du littoral en éliminant l'obligation des allers-retours.

- ♦ **Constat** — *La commission constate que, en raison de l'éloignement de la plupart des quartiers de la ville et des autres parcs littoraux ainsi que de la présence de la falaise, le nombre d'usagers accédant à pied à la promenade Samuel-De Champlain serait vraisemblablement faible.*

### L'accès par transport en commun

Il n'existe actuellement pas de circuit de transport en commun pour l'ensemble de la zone du projet. Un parcours d'autobus du Réseau de transport de la Capitale (RTC), le parcours n° 16, relie le chemin du Foulon, dans sa portion entre les côtes de l'Église et à Gignac, la rue Maguire<sup>1</sup>, l'Université Laval et les centres commerciaux du boulevard Laurier (figure 1). La fréquence de base d'un autobus à l'heure peut doubler durant les heures de pointe en semaine. Durant la fin de semaine, les heures de service sont réduites. Certains trajets ajoutent une boucle jusqu'à la côte du Verger.

Le promoteur reconnaît que le service actuel serait insuffisant et souhaite qu'il soit amélioré. Il a entrepris des discussions à cette fin avec le RTC. Idéalement, il aimerait instaurer un service de navette terrestre empruntant le boulevard Champlain pour relier la promenade Samuel-De Champlain avec le Vieux-Québec et le Parc Aquarium

1. La principale rue commerciale de Sillery.

du Québec (M<sup>me</sup> Diane Simard, DT1, p. 69 et 70). Cependant, la seule mesure concrète en ce sens incluse dans le projet est l'aménagement d'abris le long de la promenade qui pourraient être convertis en abribus.

À Québec, le transport collectif représente environ 10 % de l'ensemble des déplacements motorisés et il serait encore plus bas pour les déplacements à des fins de loisirs selon le représentant de la Ville (M. Marc Des Rivières, DT3, p. 62 ; Réseau de transport de la Capitale 2005, p. 13). Le boulevard Champlain n'apparaît pas parmi les axes du réseau structurant ni ceux du réseau intermédiaire planifiés dans le plan stratégique de développement des services du RTC. Sa desserte ne fait donc pas partie des priorités du développement du transport collectif à Québec.

Aux yeux de la commission, le transport collectif demeure néanmoins important pour favoriser l'accès à la promenade Samuel-De Champlain. Il pourrait jouer un rôle stratégique pour favoriser l'utilisation de la promenade par les touristes ainsi que pour y faciliter la pratique d'activités pédestres sur le littoral. L'implantation d'un service saisonnier de navette terrestre comme le souhaite le promoteur remplirait bien cette fonction.

- ♦ **Constat** — *La commission partage le constat de la Commission de la capitale nationale du Québec sur le fait que la desserte actuelle en transport en commun dans le secteur du projet de la promenade Samuel-De Champlain s'avérerait insuffisante et devrait être améliorée. Elle constate cependant qu'aucun projet concret n'a encore été proposé et qu'aucune entente n'a encore été conclue avec la Ville de Québec à cet effet.*
- ♦ **Avis** — *La commission partage l'avis de la Commission de la capitale nationale du Québec qui considère qu'un service de navette terrestre empruntant le boulevard Champlain pour relier la promenade Samuel-De Champlain avec le Vieux-Québec et le Parc Aquarium du Québec est souhaitable. Un tel service pourrait jouer un rôle essentiel pour favoriser la fréquentation de la promenade par les touristes.*

## L'accès en vélo

Le vélo s'avère être l'un des moyens de transport les mieux adaptés pour permettre aux résidents ou aux visiteurs de la ville de se rendre sur le littoral ou de s'y balader. La plupart des cyclistes pouvant parcourir quelques dizaines de kilomètres en une journée, le littoral du fleuve devient donc accessible en vélo pour la majorité des résidents et des visiteurs de la ville. Dans son projet de promenade Samuel-De Champlain, le promoteur a accordé beaucoup d'importance à l'établissement de liens cyclables. En s'assurant de relier les voies cyclables de la promenade avec le cœur touristique de la ville et le réseau cyclable de la Route verte, il permet le développement d'un mode d'accès susceptible d'y attirer un grand nombre d'usagers.

Le vélo est également le mode de transport qui permet le mieux et à un plus grand nombre de profiter des liens entre les différents parcs du littoral établis dans le cadre du Plan vert, bleu et blanc de la Ville de Québec. Vers l'est, le tronçon du Corridor du littoral actuellement en construction offrirait une continuité cyclable jusqu'à la chute Montmorency. Cependant, vers l'ouest, il est prévu que le lien cyclable littoral se terminerait au quai Irving. Le sentier d'environ 4,5 km entre le quai Irving et la plage Jacques-Cartier qui est inclus dans le projet serait réservé aux piétons (DQ8.1, p. 5 et 6).

La Ville de Québec prévoit l'établissement d'un lien piéton ou cyclable sous les ponts jusqu'à la plage Jacques-Cartier, qui permettrait de parcourir le littoral d'est en ouest « dans la mesure où les moyens techniques rendront possibles ces aménagements » (Ville de Québec 2005, p. 253). Bien qu'il n'en a pas analysé la faisabilité, l'organisme Vélo Québec Association considère intéressante la perspective de pouvoir étendre un lien cyclable par le littoral jusqu'à la plage Jacques-Cartier (DM12 ; DQ15.1, p. 1). Privilégiant une pente la plus faible possible, il souligne qu'un tel lien aurait peu de dénivellation contrairement au parcours prévu par le promoteur, qui demande de gravir une soixantaine de mètres entre le boulevard Champlain et le chemin Saint-Louis où passe la Route verte. De plus, le chemin d'accès reliant la plage Jacques-Cartier au chemin Saint-Louis comporte une pente de 9 à 14 % qui convient mal à une piste cyclable.

La CCNQ, qui attribue généralement une largeur de 4 m aux pistes cyclables, considère toutefois qu'il serait techniquement impossible d'en aménager une jusqu'à la plage Jacques-Cartier en raison des talus rocheux à franchir et du peu d'espace disponible (DQ8.1, p. 5 et 6). Elle prévoit plutôt y aménager un sentier de 1,5 m de largeur. Toutefois, selon le *Guide technique d'aménagement des voies cyclables*, la largeur minimale pour une piste cyclable est de 2,5 m mais, « dans des cas exceptionnels, par exemple lorsque les contraintes d'espace ne peuvent être résolues qu'à des coûts prohibitifs, la largeur peut-être réduite à 2 m sur une distance n'excédant pas 50 m » (DQ15.1, p. 1).

Compte tenu de la longueur du trajet et de la nécessité probable d'un aller-retour pour ceux qui l'emprunteraient, la commission estime que le lien littoral entre la promenade Samuel-De Champlain et la plage Jacques-Cartier conviendrait mieux aux cyclistes qu'aux piétons. Elle estime qu'il serait probablement beaucoup moins utilisé s'il était réservé aux seuls marcheurs. En revanche, un lien cyclable serait à la portée d'une plus vaste clientèle familiale.

- ♦ **Constat** — La commission constate que le vélo est un moyen de transport privilégié pour accéder à la promenade Samuel-De Champlain depuis la plupart des quartiers de la ville ainsi que pour profiter des liens aménagés avec les autres parcs littoraux de la ville. Elle note également que, dans son projet, la Commission de la capitale

*nationale du Québec a accordé beaucoup d'importance au développement des liens cyclables et que cela devrait favoriser la fréquentation de la promenade par un plus grand nombre d'usagers.*

- ♦ **Avis** — *La commission est d'avis qu'il serait souhaitable de réévaluer la faisabilité technique d'aménager un lien cyclable littoral vers la plage Jacques-Cartier en fonction des largeurs minimales recommandées. Elle évalue que, s'il s'avérait faisable, un lien littoral cyclable présenterait l'avantage d'être à la portée d'un plus grand nombre d'usagers que s'il était réservé aux seuls marcheurs.*

### L'accès en automobile

Avec le vélo, l'automobile serait vraisemblablement l'un des moyens de transport les plus utilisés pour se rendre à la promenade Samuel-De Champlain. En outre, ce serait pratiquement le seul moyen d'accès convenant à ceux qui transportent un kayak, une planche à voile ou quelque autre embarcation. Pour se rendre à la promenade en automobile, les principales voies d'accès seraient la côte de l'Église depuis Sillery ou encore le boulevard Champlain depuis Sainte-Foy à l'ouest ou depuis la côte Gilmour ou le Vieux-Québec à l'est (figure 1). Les côtes Ross, du Verger et à Gignac offrent également des liens avec le haut de la falaise mais puisqu'il s'agit de rues locales de faible capacité desservant des secteurs résidentiels, elles sont peu propices à servir de voies d'accès à la promenade. Bien qu'aucune étude n'ait été réalisée à cet effet, le promoteur s'attend à ce que la présence de la promenade puisse faire augmenter la circulation et le stationnement dans les rues locales. Le cas échéant, il considère la possibilité de mettre en place une signalisation appropriée afin de réserver ces rues à la circulation locale (PR3.1, p. 85).

Pour accueillir les usagers se rendant à la promenade en automobile, le promoteur a prévu 172 places de stationnement en bordure du boulevard (112 au sud et 60 au nord) ainsi qu'une centaine d'autres réparties dans les aires de stationnement aménagées à divers endroits au nord du boulevard (figure 1). Avec, au total, un peu moins de 300 places de stationnement (DA19.2, p. 4), la promenade pourrait donc accueillir simultanément entre quelques centaines et un millier de personnes venues en automobile.

- ♦ **Constat** — *La commission constate que l'automobile serait, avec le vélo, l'un des moyens de transport privilégiés pour se rendre à la promenade Samuel-De Champlain. Elle note que les aires de stationnement prévues dans le projet permettraient d'accueillir approximativement entre quelques centaines et un millier d'usagers simultanément.*
- ♦ **Constat** — *La commission constate que la côte de l'Église et le boulevard Champlain seraient les seules véritables voies d'accès automobiles à la promenade Samuel-De*



*Champlain. Les côtes Ross, du Verger et à Gignac sont des rues locales de faible capacité qui ne conviendraient pas comme voies d'accès à la promenade.*

### **D'autres modes d'accès**

Deux autres modes d'accès à la promenade Samuel-De Champlain ont été traitées dans l'étude d'impact et au cours de l'audience publique. Il a été question que des usagers puissent s'y rendre aussi en bateau ou par train.

#### ***En bateau***

La Fédération québécoise du canot et du kayak travaille au développement du Sentier maritime du Saint-Laurent (DB24). Dans la région de Québec, une partie du Sentier pourrait s'arrimer avec la promenade Samuel-De Champlain (DB1). Ainsi, des visiteurs pourraient venir à la promenade par l'eau, dans une embarcation légère. La Fédération propose des aménagements susceptibles d'encourager et de faciliter ce type particulier de tourisme.

Par ailleurs, les liens interrives par voie fluviale font partie des priorités retenues par le Comité ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches. Ces liens permettraient de concrétiser le développement récréotouristique des deux rives du littoral vues comme un ensemble. Le Comité ZIP a donc mené une étude de faisabilité dans laquelle il a déterminé les liens potentiels, évalué la clientèle, établi des critères de choix, retenu des points d'embarquement potentiels et des traversées possibles (DB10). Dans cette étude, il a élaboré un concept régional permettant d'intégrer des circuits cyclables de courte, de moyenne et de longue durée.

L'étude du Comité ZIP proposait des traversées de Portneuf et Lotbinière jusqu'à l'île d'Orléans. Le lien entre Sillery et Saint-Romuald y est retenu comme projet pilote surtout pour sa proximité de zones densément peuplées pourvue d'attraits touristiques et profitant d'un grand afflux de touristes. Situé en plein centre du territoire couvert par l'étude, il permettrait de boucler un circuit de courte durée passant par le traversier de Lévis et le Parcours-des-Anses. Il présenterait également l'avantage d'éviter au cycliste d'avoir à quitter la bordure du fleuve et à grimper une soixantaine de mètres pour emprunter l'étroite passerelle piétonne du pont de Québec. La navette pourrait également servir de traversée pour des circuits de moyenne et longue durée (DB10, p. 63 ; DB10.1). Le coût du projet, incluant l'aménagement des deux points d'embarquement, le navire et les frais connexes, serait d'environ 1,5 millions de dollars, pour une clientèle estimée entre 17 000 et 35 000 personnes par saison (DB10, p. 73 à 77).

Une étude de faisabilité technique du promoteur basée sur les prémisses du Comité ZIP relevait le besoin d'un ponton robuste au quai Irving ainsi que plusieurs contraintes à l'utilisation de la marina de la Chaudière qui demeure néanmoins le lieu d'embarquement le plus intéressant sur la rive sud. Elle soulignait également la nécessité d'un relevé bathymétrique de la marina de la Chaudière ainsi que les ajustements requis avec la Ville de Lévis et les gestionnaires de la marina quant à l'utilisation des infrastructures (DA6).

Les deux études soulèvent la question du financement de ce service qui, à l'instar de la plupart des systèmes de transport en commun, serait déficitaire. Ainsi, à Montréal et malgré la densité importante de la population, ces navettes doivent compter sur un financement public de l'ordre de 30 à 65 %. Le succès de l'entreprise serait redevable au partage des coûts entre plusieurs partenaires. Pour le projet pilote à Québec, les déficits annuels des trois premières années d'exploitation ont été évalués entre 250 000 et 300 000 \$ (DA6, p. 23 ; DB10, p. 32 et 81 à 85).

La navette fluviale ne fait pas partie du projet. Bien que le promoteur prévoie investir 2 millions de dollars pour aménager le quai Irving de manière à ce qu'il puisse recevoir les installations nécessaires à son exploitation, il ne désire pas lui-même y participer. Il affirme être à la recherche de partenaires en mesure d'exploiter un tel service dès 2008 (M<sup>me</sup> Diane Simard, DT1, p. 21 et 22, DT2, p. 74 ; M. Marc Bertrand, DT2, p. 73). Quant à la Ville de Québec, bien qu'elle voie dans la navette fluviale un élément complémentaire du circuit fluvial qu'elle a inscrit dans son Plan vert, bleu et blanc, elle ne souhaite pas prendre en charge la navette, « mais plutôt jouer un rôle de "facilitateur" en mettant en place les conditions requises pour que ce projet voit le jour » (DQ16.1).

Selon la représentante du Comité ZIP, la navette devrait faire partie intégrante du projet afin de contribuer à la rentabilité des sommes investies dans les pistes multifonctionnelles et la réfection du quai. Elle propose de profiter des fonds alloués au projet de promenade pour mettre la navette à l'essai. Elle déplore que le budget détaillé du projet ne soit pas connu car elle souhaiterait en réévaluer les priorités et pouvoir comparer les coûts d'implantation d'une navette fluviale avec ceux d'autres éléments du projet qui, par nature, ne seraient pas plus rentables. Par ailleurs, elle affirme que, depuis 2001, le croisiériste qui a contribué à l'élaboration du concept propose de participer au projet (M<sup>me</sup> Hamida Hassein-Bey, DT2, p. 74, DT5, p. 21 à 25 et 28 ; DM22).

- ♦ **Constat** — *La commission constate que le développement de liens fluviaux interrives a été retenu comme une priorité régionale dans la perspective de la mise en valeur du fleuve à Québec. Elle constate également qu'il existe un intérêt certain pour le projet*

*pilote de navette fluviale entre le quai Irving et la rive sud. Elle souligne cependant le manque d'appui financier des autorités pour le mettre en œuvre.*

- ♦ **Constat** — *La commission constate que des vérifications techniques et des ententes avec la Ville de Lévis et les gestionnaires de la marina de la Chaudière sont encore requises avant de pouvoir utiliser cet emplacement pour l'accostage d'une navette fluviale sur la rive sud.*
- ♦ **Avis** — *Considérant que la Commission de la capitale nationale du Québec a prévu un montant important pour aménager le quai Irving en vue d'un éventuel service de navette fluviale, la commission est d'avis qu'il devient urgent pour les acteurs de l'aménagement du littoral à Québec de s'entendre sur une vision et des priorités régionales communes pour le mettre en valeur et, au besoin, y investir les ressources nécessaires.*

### **En train**

Le projet original d'aménagement du littoral s'articulait autour de cinq stations reliées entre elles par un tramway panoramique (PR1, p. 9). Lors de l'audience publique, la CCNQ évoquait encore la possibilité qu'un train touristique puisse faire la navette entre la place Royale et le Parc Aquarium du Québec en desservant la promenade Samuel-De Champlain. À cet effet il a suggéré le promoteur du projet « Train touristique de la vieille capitale » comme l'exploitant potentiel d'un tel service (PR3.1, p. 8 ; M. Marc Bertrand, DT2, p. 79 et 80).

Ce dernier implanterait son terminus aux abords de la marina de Sillery, dans le secteur de l'anse au Foulon. Il utiliserait alors l'antenne Champlain pour accéder au secteur de Cap-Rouge et, au nord du promontoire, pourrait se rendre jusqu'à la chute Montmorency. Il proposerait trois circuits par jour, avec animation culturelle, historique et musicale (DQ4.1). Ce projet de 4,5 millions de dollars a été développé indépendamment de celui de la promenade Samuel-De Champlain.

Ce projet de train touristique n'inclut toutefois pas de service de navette entre le Parc Aquarium et les différents secteurs de la promenade. Son promoteur a cependant affirmé qu'il serait en mesure de prendre en charge l'exploitation d'un tel service puisqu'il disposerait de tous les certificats requis. Il a aussi exprimé son intérêt à participer à une étude de faisabilité pour un tel service. La commission note cependant que le projet ne pourrait offrir de lien entre le Parc Aquarium et la place Royale tel que le suggérait la CCNQ, puisqu'il n'y a pas de voie ferrée entre la Gare maritime Champlain et la place Royale. Le promoteur du train touristique prévoit recourir à un transport routier pour relier son terminus et la place Royale (DQ13.1).

- ♦ **Constat** — *La commission constate que l'antenne ferroviaire Champlain ne pourrait pas servir à assurer le lien entre le Parc Aquarium du Québec et la place Royale tel que le suggérerait la Commission de la capitale nationale du Québec, puisqu'elle s'arrête à la Gare maritime Champlain. Elle note également que le projet « Train touristique de la vieille capitale » n'a pas été développé en fonction de la promenade Samuel-De Champlain et que, dans son état actuel, il n'est pas conçu pour la desservir.*

## L'accès et l'usage du fleuve

Au cours de l'audience publique et dans les chapitres précédents, la commission a constaté que l'accès direct au fleuve et la possibilité d'y pratiquer des activités tant sur l'eau que dans l'eau étaient au cœur des attentes de la population. Elle a aussi établi qu'il s'agissait d'une condition *sine qua non* pour atteindre l'objectif de « redonner le fleuve aux Québécois », et plus particulièrement pour la réalisation de l'objectif principal du présent projet. La commission examine donc ici le potentiel de développement des usages du fleuve dans le secteur d'intervention et comment le projet pourrait contribuer à ces usages.

### Les usages souhaités

Plusieurs usages du fleuve ont été abordés tant à l'audience du BAPE que lors de consultations antérieures à Québec (DA9 ; DB5 ; DB6 ; DB7). Ils sont nombreux et diversifiés. Certaines activités se pratiquent directement dans l'eau comme la baignade ou la natation. D'autres se pratiquent sur l'eau dans des embarcations de nature diverse comme les excursions ou les croisières en bateau, la pêche en chaloupe, les balades en kayak ou en planche à voile, les compétitions et l'entraînement en canot à glace. D'autres encore se déroulent plutôt sur la rive. C'est le cas de la pêche en rive, sur un quai ou sur un ponton, ou encore des jeux, de la promenade ou de la détente sur une grève. Plusieurs des images utilisées par le promoteur lors de la présentation de son projet à l'audience évoquaient de telles activités sur des grèves ou des quais (DA11).

Dans la logique de toutes les démarches de la collectivité en matière de retour au fleuve ainsi que des objectifs que se sont donnés la Ville et la Communauté métropolitaine de Québec, toute démarche de mise en valeur du littoral se doit de favoriser la pratique de la plus large variété possible de ces usages du fleuve.

- ♦ **Avis** — *Puisque le développement d'activités liées à l'usage du fleuve et de l'eau doit constituer l'élément fondamental d'un projet visant le retour au fleuve, la commission est d'avis que les ressources du projet devraient être investies prioritairement dans des interventions liées directement à l'usage du fleuve et de son eau.*

## Le potentiel d'usage du fleuve dans la zone du projet

Les contraintes d'accès au fleuve que pose l'état actuel des rives dans le secteur du projet ont été soulignées au chapitre précédent. L'enrochement plutôt linéaire qui occupe la quasi-totalité du littoral inhibe pratiquement l'accès et l'usage de la rive. Néanmoins, à chacune des extrémités de la zone d'intervention, des structures qui rompent la linéarité et la monotonie du littoral ont créé des emplacements plus favorables au développement d'activités liées au fleuve. Il s'agit du quai Irving et de la jetée de Sillery. Ces deux endroits abritent de petites grèves propices à la mise à l'eau et à l'accostage d'embarcations légères.

Les deux endroits ont été considérés par la Fédération québécoise du canot et du kayak comme intéressants pour accéder au fleuve et contribuer au projet de Sentier maritime du Saint-Laurent dans la région de Québec (DB1 ; DB24). Malgré des conditions d'accès inadéquates, le parc de la Jetée fait déjà office d'emplacement de mise à l'eau pour des amateurs de planches à voile, de kayak et de canot à glace (DA9.5 ; DM2). Une enquête menée par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune révèle que la jetée et le quai sont également fréquentés par les adeptes de la pêche en rive (DB15, p. 20 et 21). Par ailleurs, une étude de faisabilité réalisée pour la CCNQ indique que, bien que certains travaux de réfection soient recommandés, le quai Irving est dans un état général satisfaisant et qu'il pourrait encore permettre l'accostage de navires (DA6, p. 12 et 41). Ces deux structures situées aux deux extrémités du tronçon à valoriser représentent donc des atouts majeurs sur lesquels le projet devrait s'appuyer.

- ♦ **Constat** — *La commission constate que, dans la zone du projet, le quai Irving et le parc de la Jetée constituent des atouts importants d'une stratégie de développement de l'accès au fleuve et de ses usages le long du boulevard Champlain.*
- ♦ **Avis** — *La commission est d'avis que, pour atteindre l'objectif premier du projet, il est essentiel de maximiser l'usage du parc de la Jetée et du quai Irving en tant que lieux privilégiés d'accès au fleuve. L'aménagement de ces lieux devrait chercher à y favoriser la plus grande diversité possible d'usages du fleuve.*

### Le quai Irving

Le quai Irving avait été retenu à la fois par le Comité ZIP et le promoteur pour établir un lien interrives par navette fluviale (DA6 ; DB10). Le promoteur, tout comme la Ville de Québec (2005, p. 254), y voit un lieu privilégié d'animation et de valorisation du fleuve. Il compte en faire une base pour la pratique du kayak de mer et du canot à glace (M. Marc Bertrand, DT1, p. 30 ; M. Réal Lestage, DT2, p. 46 à 48). La mise à l'eau des embarcations serait facilitée par l'escalier donnant accès à la petite grève



située du côté est du quai ainsi que par une rampe amovible accolée au quai. Une voie de desserte bétonnée et déneigée en hiver permettrait le débarquement d'embarcations directement sur le quai tandis qu'une dizaine de places de stationnement situées du côté sud du boulevard pourraient aussi servir de débarcadère pour des embarcations légères transportables à la main ou à l'épaule (DQ8.1, p. 6-7 et annexe 4).

Sur le quai lui-même, le promoteur propose de construire une tour d'observation ainsi qu'un pavillon de services polyvalent. Ouvert toute l'année, le pavillon comprendrait des toilettes, une petite concession alimentaire et une salle polyvalente (PR3.4, p. 4). Le pavillon pourrait également avoir une fonction d'information et d'interprétation du milieu (M<sup>me</sup> Diane Simard, DT3, p. 67 et 68). Le visiteur pourrait y trouver de l'information pratique sur la promenade et le fleuve, mais aussi y observer le fleuve et son paysage tout en découvrant l'histoire du lieu et son écologie.

La CCNQ prévoit que le quai serait en outre utilisé pour la pêche en rive. L'étude réalisée par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune a mis en évidence que le quai Irving est, le long du boulevard Champlain, l'endroit le plus populaire pour la pêche sportive, mais que c'est aussi celui présentant l'un des plus bas potentiels de prise (DB15). Celui possédant le meilleur potentiel se trouve hors de la zone du projet, sur les quais de l'anse Brown. Entre l'anse Brown et le quai Irving, tous les endroits évalués (dont quatre entre le quai Irving et la côte de l'Église) présentent des potentiels intermédiaires, mais aucun aménagement ne permet d'y lancer une ligne depuis la rive.

Pour la Fédération québécoise du canot et du kayak, le quai Irving représente un emplacement potentiel de halte du Sentier maritime du Saint-Laurent. La Fédération a précisé les éléments requis pour en faire une halte accueillante. Aux aménagements prévus par le promoteur il faudrait ajouter un support à kayak, des casiers pour l'entreposage de matériel et d'effets personnels et, dans le pavillon, un téléphone public, un service de douches et l'affichage d'une carte de la région, de la table des marées et des numéros de taxi.

L'Association des coureurs en canot à glace du Québec inc. se réjouit que le projet ait pris en compte le canot à glace et ait prévu des commodités pour cette activité au quai Irving. Elle a cependant précisé que, si le quai Irving pouvait servir de base satellite pour le canot à glace, il ne conviendrait pas comme base permanente parce qu'il est beaucoup trop éloigné des zones habituelles d'entraînement et de compétition. Elle souhaite être consultée pour tout aménagement à réaliser pour le canot à glace afin de s'assurer qu'il réponde bien aux besoins des usagers et de prévenir toute aberration ou oubli (DM21, M. Louis Campagna, DT6, p. 75 et 76).

Au sud du boulevard Champlain, le quai Irving se prolonge vers l'ouest par une pointe de terrain de quelque 2 000 m<sup>2</sup> anciennement occupée par l'incinérateur de Sillery qui fut démolie au début des années 1970 (PR3.1, p. 86-87). Pour cette raison, le terrain est considéré comme potentiellement contaminé. Le promoteur ne prévoit aucun usage particulier pour ce terrain, si ce n'est un engazonnement, quelques plantations et le passage du sentier piéton reliant le quai Irving à la plage Jacques-Cartier (DQ17.1, p. 6).

Aux yeux de la commission, étant donné l'importance accordée au quai Irving comme lieu d'accueil et d'animation, il serait souhaitable d'utiliser le terrain adjacent pour compléter et consolider la vocation du quai. L'utilisation de ce terrain doublerait pratiquement la surface utilisable. Moyennant une caractérisation des sols et des mesures correctrices adéquates, les possibilités sont multiples. Il pourrait faciliter l'accès au quai ou encore contribuer à le désencombrer en recevant des supports à kayak, un pavillon de service plus spacieux, une aire de pique-nique, un café-terrasse ou même quelques places de stationnement. La fusion des deux terrains pourrait également permettre d'y créer un petit parc littoral dont un des attraits, à l'instar de son pendant situé sur la rive opposée (le parc de la marina de la Chaudière) serait la vue sur le pont de Québec.

- ♦ **Avis** — *La commission est d'avis que la Commission de la capitale nationale du Québec a fait un choix judicieux en octroyant au quai Irving une vocation d'animation et d'accueil pour la promenade Samuel-De Champlain ainsi que d'observation et d'accès au fleuve. Cette vocation s'harmoniserait avantageusement avec la fonction de pivot pour le développement d'un lien interrives par navette fluviale. Elle estime cependant qu'une concertation plus étroite avec les représentants des différents usagers visés serait nécessaire pour optimiser les aménagements proposés et garantir leur efficacité.*
- ♦ **Avis** — *La commission est d'avis qu'il serait important de mettre en valeur le terrain de l'ancien incinérateur de Sillery adjacent au quai Irving afin de consolider la vocation d'accueil et d'animation attribuée à ce lieu. L'intégration des deux terrains permettrait de doubler l'espace au quai Irving et d'en augmenter l'intérêt et le potentiel d'utilisation. Moyennant une caractérisation des sols et des mesures correctrices adéquates, les possibilités sont multiples.*

### Le parc de la Jetée

Situé exactement à l'extrémité sud de la côte de l'Église, le parc de la Jetée forme une avancée de 3 510 m<sup>2</sup> dans le fleuve (DQ8.1, p. 2). La jetée qui servait auparavant au déversement de neiges usées dans le fleuve a été transformée en parc par la Ville

de Sillery en 1998 (DM2). Trois fanions bleus et verts<sup>1</sup> signalent cette porte d'entrée du secteur de Sillery. Quelques bancs et tables à pique-nique y accueillent les promeneurs et des panneaux d'interprétation rappellent l'histoire de la Grande Anse de Sillery. Le parc, facilement accessible en vélo, se situe à la jonction du tronçon de la piste cyclable du littoral qui relie la côte de l'Église et la côte du Verger avec le tronçon en construction vers la Gare maritime Champlain et le Vieux-Québec. En période estivale, des installations de pêche à l'anguille jouxtent la jetée du côté ouest (DB15).

La Ville de Sillery y avait aménagé des escaliers en blocs de granit donnant accès aux deux petites grèves qui s'étaient formées de part et d'autre de la jetée. L'escalier du côté ouest est aujourd'hui en bonne partie affaissé, mais celui du côté est demeure utilisable. De l'avis d'un véliplanchiste coutumier du parc, ce lieu serait beaucoup plus avantageux que celui du quai Irving parce que la présence des deux grèves permet de mieux s'adapter au vent dominant. Cependant, bien que les grèves permettent la mise à l'eau de plusieurs types de petites embarcations, leur transport jusqu'à cet endroit s'avère difficile. L'absence de stationnement du côté sud du boulevard, à proximité immédiate du parc, oblige souvent les usagers à traverser le boulevard avec leur matériel (DA9.5 ; DM2). Le besoin de faciliter le débarquement d'embarcations à cet endroit a aussi été signalé par la Fédération québécoise du canot et du kayak (DB1, p. 3 ; M<sup>me</sup> Émie Labrecque, DT2, p. 41).

Situé à l'une des portes d'entrée de la promenade, à une distance de marche pour plusieurs résidants du chemin du Foulon et directement au pied d'une voie d'accès majeure au cœur de Sillery, le parc de la Jetée est physiquement plus rapproché d'un bassin d'usagers potentiels que le quai Irving. Malgré le potentiel que présente ce parc pour l'accès au fleuve, le promoteur n'y prévoit pas d'intervention si ce n'est « d'étudier la possibilité de replacer et d'améliorer l'ancrage » de l'escalier affaissé du côté ouest (DQ8.1, p. 2). Il a toutefois choisi de concentrer ses interventions d'accueil au secteur du quai Irving (M. Réal Lestage, DT2, p. 39 et 40).

Le promoteur n'a pas prévu non plus de stationnement à proximité immédiate du parc. Les places de stationnement les plus rapprochées seraient situées du côté nord du boulevard, à une vingtaine de mètres de la traverse de piétons (figure 1). Il reconnaît que le temps prévu pour laisser traverser les piétons à cet endroit serait insuffisant pour le transport des kayaks et ajoute que, de toute façon : « on ne voudrait pas que les gens traversent le boulevard avec des kayaks » (M. Réal Lestage, DT2, p. 54).

---

1. D'après les informations inscrites sur les panneaux d'interprétation, les fanions évoquent le retour au fleuve à Sillery, leurs couleurs et leurs motifs se référant à l'eau du fleuve et aux boisés de la falaise.

Par ailleurs, le promoteur prévoyait que le carrefour giratoire proposé à la côte de l'Église empiéterait dans le parc de la Jetée sur près de 15 m de profondeur (DQ8.1, p. 2 et annexe 3). Cet empiètement aurait entraîné un déplacement important de l'escalier est du parc et de l'enrochement adjacent. Bien que le promoteur ait ultérieurement annoncé qu'il renonçait à l'aménagement d'un carrefour giratoire et qu'il s'en tiendrait plutôt à un carrefour traditionnel, ses caractéristiques n'ont pas été précisées (DA38).

- ♦ **Constat** — *La commission constate que le projet de promenade Samuel-De Champlain ne prévoit pas de mise en valeur du parc de la Jetée. Elle constate également que, bien que la Commission de la capitale nationale du Québec ait retiré sa proposition d'un carrefour giratoire qui aurait réduit la surface du parc, elle n'a fourni aucune précision sur les caractéristiques de celui qu'elle propose pour le remplacer.*
- ♦ **Avis** — *Compte tenu de la situation du parc de la Jetée à l'une des portes d'entrée de Sillery de même qu'à l'entrée de la promenade Samuel-De Champlain, compte tenu également de sa proximité et de son accessibilité pour les résidents de Sillery et de son potentiel comme lieu d'accueil et d'accès au fleuve, la commission est d'avis que la Commission de la capitale nationale du Québec devrait non seulement s'assurer de préserver les qualités de ce lieu, mais également accorder à sa mise en valeur une attention et des efforts analogues à ceux consacrés au quai Irving.*
- ♦ **Avis** — *La commission est d'avis que, dans une perspective de préservation et de mise en valeur du parc de la Jetée, des efforts devraient être consentis pour s'assurer que, dans la mesure du possible, le carrefour du boulevard Champlain avec la côte de l'Église, peu importe sa forme, n'empiète pas dans le parc. Puisque les petites grèves formées de part et d'autre de la jetée constituent un acquis et un atout majeur du parc, une attention particulière devrait être portée à leur conservation.*
- ♦ **Avis** — *La commission est d'avis que, pour maximaliser le potentiel d'accès au fleuve qu'offre le parc de la Jetée, il conviendrait d'y faciliter le débarquement et l'accès à l'eau des embarcations légères et, de prévoir, à proximité immédiate, des places de stationnement du côté sud du boulevard.*

### Entre le quai et la jetée

Après avoir reconnu l'intérêt du quai Irving et du parc de la Jetée situés aux deux extrémités du projet comme lieux d'accès au fleuve, il convient de considérer l'utilisation du reste du littoral de la promenade, soit le tronçon de 2,4 km qui les sépare.

Ce tronçon riverain du fleuve, dont l'estran a été altéré et artificialisé par les empiètements cumulés au cours du XIX<sup>e</sup> et du XX<sup>e</sup> siècle, compte parmi les plus écologiquement pauvres dans la région (DA5, carte ; DA31, p. 1 et 3). L'enrochement

riverain continu pose plusieurs contraintes à l'usager éventuel. Haut de près de 6 m, abrupt et anguleux, il est difficile à franchir. Il maintient généralement les gens à une distance respectable de l'eau et rend la pêche en rive quasi impraticable. Inhospitalier, il ne permet pas l'accostage sécuritaire d'embarcations même légères.

### ***La création de grèves***

La création de grèves par l'aménagement d'épis dans le fleuve pourrait constituer une option pour redonner l'usage du fleuve le long de rivages enrochés. Les grèves permettent un contact plus direct avec le fleuve. Par ailleurs, la présence d'épis pourrait avoir des effets positifs sur la faune aquatique. Les épis, en servant souvent d'abris pour des poissons fourrages, attirent leurs prédateurs comme le Doré jaune et le Doré noir. Ces deux espèces de poisson présentes dans le secteur sont fort valorisées pour la pêche sportive. De plus, le représentant du ministère des Ressources naturelles et de la Faune souligne qu'il est possible d'aménager des épis de manière à en faire des lieux de pêche en rive (M. Pierre Pettigrew, DT3, p. 13).

Depuis le début des années 2000, la CCNQ cherche à mettre au point une méthode d'intervention permettant de revaloriser le littoral enroché, d'une part en lui redonnant une plus grande valeur écologique et, d'autre part, en recréant un milieu riverain plus hospitalier tant pour la vie aquatique que pour les humains. En 2001, elle avait élaboré un projet pilote de grève et d'épis qui prévoyait la renaturalisation de l'enrochement riverain sur 285 m et la création d'une plage par l'aménagement d'épis sur une centaine de mètres à l'est du quai Irving à un coût d'environ 1,2 millions de dollars (DA31 ; DA31.1 ; DA31.2 ; DA31.3 ; DA33).

Les plans et devis avaient été complétés et les certificats d'autorisation avaient été émis par le ministère de l'Environnement en août 2001 et janvier 2002. Alors que « tous les crédits avaient été accordés, que l'entrepreneur avait été choisi et que toute l'équipe était fin prête pour procéder aux travaux » (DQ17.1, p. 5), la CCNQ avait dû surseoir à la réalisation de ce projet à cause du prolongement des négociations en vue de l'acquisition des terrains de la compagnie Irving. Le projet fut ensuite annulé lorsque la zone située à l'est du quai Irving fut plutôt réservée à l'aménagement d'un marais en contact avec le fleuve.

Depuis, la CCNQ a fait réaliser une étude préliminaire par Technika-HBA pour la création d'une grève sur tout le tronçon entre la jetée et le quai. Elle espère pouvoir réaliser un projet pilote de grève, d'épis et de végétalisation d'enrochement sur près de 300 m depuis le parc de la Jetée vers l'ouest (DQ19.1 ; DQ17.1, p. 5 ; M. Réal Lestage, DT3, p. 4). Un montant de 3,2 millions de dollars a été attribué à un projet de grève et d'épis dans le budget de la promenade (DA34). Toutefois, le nouveau projet serait loin d'être prêt. Le concept préliminaire de Technika-HBA n'a pas encore été



fractionné pour en faire un projet pilote et le promoteur aurait « convenu de relancer éventuellement de nouvelles études au cours de l'année 2006 » (DQ19.1, p. 2).

Pour la commission, les projets de grève et d'épis apparaissent prometteurs car, s'ils réussissent, ils pourraient permettre de donner réellement accès au fleuve dans des tronçons *a priori* peu hospitaliers. Aussi encourage-t-elle le promoteur à explorer cette approche pour améliorer l'accès au fleuve le long de la promenade Samuel-De Champlain. Compte tenu des efforts investis dans le premier projet pilote et de son état fort avancé de préparation et puisque le projet de marais riverain près du quai Irving est maintenant abandonné, il pourrait être avantageux d'utiliser les ressources financières prévues à cette fin pour remettre à jour le projet pilote de 2001 et le réaliser au plus tôt. La CCNQ s'est dite ouverte à cette idée, à certaines conditions (DQ19.1, p. 1). La réalisation d'un autre projet à côté de la jetée pourrait être intéressante. Si les ressources l'autorisaient, elle pourrait renforcer et prolonger un autre pôle d'accès au fleuve.

- ♦ **Constat** — *La commission constate qu'un projet pilote de grève et d'épis près du quai Irving, pour lequel les plans et devis avaient été complétés et les certificats d'autorisation obtenus, avait été abandonné en 2002 pour faire place à un projet de marais riverain. Elle note cependant que le projet de marais a été abandonné à l'automne de 2005.*
- ♦ **Avis** — *La commission est d'avis que la création de grèves par l'aménagement d'épis représente une approche prometteuse pour offrir un accès direct au fleuve le long de berges enrochées inhospitalières et plutôt stériles. En plus de permettre au promeneur un contact plus direct avec le fleuve, ces aménagements sont susceptibles de bénéficier à la faune aquatique et de favoriser la pratique de la pêche en rive. Ainsi, la commission estime que le projet pilote de grève et d'épis près du quai Irving devrait être mis à jour et réalisé.*

### ***L'aménagement d'une rampe de mise à l'eau***

En ce qui concerne la mise à l'eau d'embarcations, le promoteur a choisi d'offrir des commodités pour les embarcations légères transportables à la main ou à l'épaule. Il propose également des infrastructures pour la mise à l'eau des canots à glace, un type d'embarcation plus lourde pour laquelle il est préférable d'approcher la remorque le plus près possible de l'eau (DA9.5 ; DM21).

Les embarcations beaucoup plus grandes, de type yacht, utilisent généralement les services de mise à l'eau, de stationnement et d'entreposage des marinas qui sont réservées aux membres ou aux locataires. À proximité du projet, les marinas du bassin Louise, de Sillery (sur la rive nord) ou de Lévis et de la Chaudière (sur la rive sud) offrent de tels services. Cependant, entre le kayak et le yacht, il existe une

catégorie intermédiaire d'embarcations comme les chaloupes ou les petits voiliers dont la mise à l'eau se ferait difficilement sans l'aide d'une rampe fixe. Plusieurs déplorent que le projet ne prévoise pas ce type d'installation (DM23.1, p. 15 à 17 ; M. Sébastien Lord, DT1, p. 80 et 81 ; M. Serge Plamondon, DT3, p. 2 et 3). Le promoteur considère que la rampe municipale existant près de la côte Gilmour suffit à combler ces besoins (M. Réal Lestage, DT1, p. 68, 81 et 82 ; DT3, p. 4). Cette rampe se situe à environ 5 km en aval du quai Irving et à 2,5 km en aval du parc de la Jetée. L'accès est facturé à l'utilisateur au taux de 20 \$ par jour alors qu'un abonnement saisonnier coûte 175 \$ pour les résidents de Québec ou 200 \$ pour les autres (DQ9.1). Pour certains usagers, une telle tarification de l'accès à l'eau est toutefois jugée dissuasive (DM23.1, p. 15 à 17).

La CCNQ est réticente à aménager des rampes de mise à l'eau, les considérant comme des infrastructures trop lourdes et difficiles à intégrer dans les aménagements proposés et dans l'espace disponible (M. Réal Lestage, DT1, p. 81 et 83). Elle s'inquiète aussi de l'espace accaparé par les véhicules et leurs remorques. La pente maximale recommandée selon les normes d'aménagement d'une rampe publique serait de l'ordre de 13 % (DQ9.1). Avec une rive haute de 6 m, elle devrait donc avoir au moins 46 m de longueur. Un participant a cependant suggéré plusieurs configurations pour en faciliter l'intégration (DM23.1, p. 15 et 18). Une rampe peut s'avancer dans l'eau à la manière d'un épi ou encore s'encaster dans la rive. Elle pourrait être perpendiculaire à la rive, mais également oblique ou parallèle.

Face à un constat de manque d'accès aux plans d'eau sur leur territoire, tant la Communauté métropolitaine que la Ville de Québec se sont donné l'objectif de multiplier les points d'accès publics au fleuve. Elles souhaitent ainsi exploiter le plein potentiel du littoral, permettre l'appropriation des plans d'eau par la population et leur utilisation à des fins multiples. Dans cette perspective, consciente que certaines activités aquatiques requièrent des embarcations autres que légères, la commission considère que les installations d'accès au fleuve ne devraient pas cibler uniquement les utilisateurs d'embarcations légères.

La commission reconnaît qu'une rampe de mise à l'eau fixe est plus lourde et nécessite plus d'espace que les accès proposés pour les kayaks ou les planches à voile. Cependant, ce type d'infrastructure demeure nettement plus léger et plus discret qu'une marina. Or, sur le tronçon du fleuve longé par le boulevard Champlain, il y a quatre marinas, dont deux sur la rive nord. Ainsi, dans une optique de retour au fleuve, il ne semble pas excessif de prévoir, le long des 12 km du boulevard Champlain, plus d'une rampe publique de mise à l'eau pour servir une collectivité de près d'un demi-million de personnes. Considérant les objectifs du projet, il serait logique de chercher à en localiser une sur le littoral de la promenade Samuel-De Champlain. La

commission convient que le choix optimal de configuration et d'emplacement demande réflexion, mais elle estime que cela mérite d'être étudié attentivement.

- ♦ **Avis** — *La commission est d'avis que, dans une perspective de multiplication des accès au fleuve et de diversification de ses usages, il convient d'explorer la faisabilité d'aménager une rampe publique de mise à l'eau sur le littoral de la promenade Samuel-De Champlain.*

#### **D'autres solutions d'accès à l'eau**

Un participant a proposé une autre approche qui pourrait permettre d'améliorer l'accès direct au fleuve dans un tronçon de berge enrochée dépourvu de quai. Il s'agirait d'ancrer une structure flottante reliée à la rive par une passerelle, qui permet de suivre le rythme des marées (DM23.1, p. 19). Une telle structure (ponton, barge ou autre) pourrait être amovible et retirée en hiver. Selon sa configuration, cette structure pourrait permettre l'accostage d'embarcations, servir de plate-forme de pêche ou encore de terrasse d'observation ou de détente. La commission y voit une piste intéressante à explorer pour donner l'accès au fleuve dans un tronçon de prime abord inhospitalier.

Par ailleurs, la commission considère que, puisque des ressources non négligeables auraient été investies pour déplacer le boulevard et dégager des terrains littoraux, l'idée de reconfigurer la rive ne devrait pas être rejetée *a priori*. Cela suppose qu'une partie du remblai pourrait être excavée pour briser la linéarité de la rive et y recréer une anse analogue à celles qui jalonnent le Parcours-des-Anses, sur la rive opposée, à Lévis. L'excavation de la rive pourrait aussi permettre de modifier la pente et les matériaux de l'enrochement pour y intégrer de nouvelles structures d'accès à l'eau comme une rampe de mise à l'eau, une pente de halage ou un escalier (DM23.1, p. 18 et 20). Elle pourrait du même coup y faciliter la réintroduction de la végétation. La commission est consciente que la présence par endroits d'un héritage de contamination dans le remblai littoral pourrait poser des contraintes. Elle n'exclut toutefois pas que certains lieux puissent se prêter à une telle intervention.

- ♦ **Avis** — *La commission est d'avis que, dans une perspective de développement de l'accès à l'eau le long de tronçons enrochés et a priori inhospitaliers, il serait souhaitable d'évaluer la possibilité de recourir à des structures flottantes amovibles reliées à la rive par une passerelle pour en faire des lieux de pêche, d'accostage ou de détente.*
- ♦ **Avis** — *La commission est d'avis que la possibilité de profiter du déplacement du boulevard pour excaver et reconfigurer une berge enrochée ne devrait pas être exclue d'office. Une telle intervention pourrait permettre d'améliorer l'accès à l'eau en recréant une anse ou en reconfigurant la pente de l'enrochement pour y aménager une rampe de mise à l'eau, une pente de halage ou un escalier.*

### **La pêche commerciale traditionnelle : un usage à préserver**

La pêche à l'anguille aurait été pratiquée sur le littoral de Sillery par les populations autochtones bien avant l'arrivée des Européens (DM20, p. 2). Cette activité, autrefois courante sur les rives du Saint-Laurent, y a pratiquement disparu (PR3.1, p. 90). Le long du boulevard Champlain, un pêcheur commercial exploite encore trois pêches à fascines<sup>1</sup>. Une est située près de la côte à Gignac, une autre au parc de la Jetée et une troisième près de l'anse au Foulon, hors de la zone du projet. Outre l'anguille, elles permettent de capturer plusieurs autres types de poissons dont l'esturgeon, le doré, la perchaude et le brochet (PR5.1, p. 9 et 10).

Mises en place en juin, les installations de pêche sont exploitées jusqu'en octobre ou novembre. Durant la saison, elles nécessitent un accès quotidien pour l'entretien et la récolte (DM20, p. 3). À la côte à Gignac, l'aménagement actuel du boulevard Champlain rend cet accès problématique, voire dangereux. À défaut de conditions de stationnement adéquates, le pêcheur rapporte que l'accès à cette installation lui a valu des vols d'équipement, des contraventions et a même causé des collisions à quatre reprises (M. Joseph Paquet, DT6, p. 82).

S'appuyant sur une expérience de 35 ans, ce pêcheur commercial s'inquiète des effets que des travaux riverains pourraient avoir sur le poisson. Il rappelle qu'à la suite de la construction du boulevard Champlain les captures avaient diminué considérablement durant quelques années (*ibid.*, p. 79). Par ailleurs, il a pu observer que la présence de ses installations le long du boulevard suscite la curiosité. Il constate qu'en général les gens ne sont pas bien informés de la nature de ses activités et qu'ils connaissent assez peu les poissons du fleuve. Comme lui, la commission estime que la réalisation de la promenade Samuel-De Champlain serait une bonne occasion pour faire mieux connaître le fleuve et faire découvrir, ou même déguster, les poissons qui l'habitent (M. Joseph Paquet, DT3, p. 67 et 68 ; DM20, p. 3).

Le promoteur reconnaît que les installations de pêche à fascines, facilement observables le long du boulevard Champlain, représentent un attrait particulier du paysage et qu'elles contribuent à rehausser l'intérêt patrimonial du littoral dans le secteur (PR3.1, p. 90 et annexe 8). Bien que son projet n'ait rien prévu expressément à cet effet, il estime que ces activités de pêche traditionnelle pourraient faire l'objet d'un panneau d'interprétation et peut-être aussi être abordées parmi d'éventuels éléments d'interprétation au pavillon du quai Irving (M<sup>me</sup> Diane Simard, DT3, p. 14, 67 et 68).

---

1. Pêche à fascines : installation fixe de pêche traditionnelle à l'anguille héritée des Amérindiens. S'appuyant sur un alignement de perches dressées verticalement, elle forme, dans la zone des marées, une barrière artificielle perpendiculaire au rivage.

- ◆ **Constat** — *La commission constate que la pêche commerciale à l'anguille pratiquée le long du boulevard Champlain est d'une grande valeur patrimoniale parce que cette activité ancienne, intimement liée à l'écologie du Saint-Laurent, constitue un vestige vivant d'un usage traditionnel du fleuve aujourd'hui menacé de disparition.*
- ◆ **Avis** — *Puisque le projet de la promenade Samuel-De Champlain cherche à mettre en valeur le fleuve Saint-Laurent et son patrimoine, la commission est d'avis que la Commission de la capitale nationale du Québec doit s'assurer, en concertation avec le pêcheur concerné, non seulement de préserver l'activité de pêche traditionnelle à l'anguille le long du boulevard Champlain, mais également d'en faciliter la pratique et de la mettre en valeur.*
- ◆ **Avis** — *Afin de protéger l'activité traditionnelle de pêche à l'anguille le long du boulevard Champlain, la commission est d'avis que, de concert avec le pêcheur et les experts compétents en matière d'habitat aquatique, la Commission de la capitale nationale du Québec doit s'assurer qu'aucune intervention en milieu riverain, y compris d'éventuels aménagements de grève et d'épis, ne puisse nuire au poisson ou aux activités de pêche. Afin d'en faciliter la pratique, elle devrait en outre garantir à l'exploitant un stationnement sécuritaire à proximité immédiate de chacune de ses installations.*

## La qualité de l'eau et les usages du fleuve

### *L'état de la situation*

La détérioration de la qualité bactériologique de l'eau du fleuve fut la principale cause de la fermeture de plusieurs plages le long du fleuve au début des années 1970 et, en particulier, de l'abandon de la plage du Foulon (DM23.1, p. 36). Depuis la fin des années 1970, les investissements massifs dans les programmes d'assainissement des eaux et spécialement les efforts de contrôle des rejets d'eaux usées urbaines ont permis d'améliorer la situation. À Québec, bien que les eaux usées municipales soient traitées dans deux stations d'épuration, des débordements d'eaux usées continuent à se produire lors d'événements de pluie ou de fonte des neiges.

Une partie de ces débordements se produisent dans le fleuve, à la hauteur de Sillery. Plusieurs émissaires d'eaux usées se trouvent le long du littoral de Sillery, tant dans la zone du projet que dans le secteur de l'anse au Foulon (DB4, p. 22 et 34 ; DB29 ; DB30 ; M. Pierre Breton, DT5, p. 11). Le débordement intermittent de ces émissaires contribue à détériorer la qualité bactériologique de l'eau du fleuve et pourrait la rendre impropre à certains usages. Pour des activités dites de contact primaire, soit celles entraînant un contact fréquent ou prolongé avec l'eau comme la baignade mais aussi la planche à voile ou la motomarine, le critère de qualité utilisé est de 200 coliformes fécaux par 100 ml d'eau (M. Serge Hébert, DT5, p. 13). Par contre, pour les activités



dites de contact secondaire comme le canot ou le kayak, un critère moins exigeant de 1 000 coliformes fécaux par 100 ml est employé.

Un programme de contrôle des débordements est actuellement en cours à Québec. Le contrôle se fait en grande partie grâce à des bassins de rétention. Le programme comporte cinq phases. La phase 1 est complétée. Les phases 2 et 3 devraient être complétées pour 2008 (M. Claude Goulet, DT5, p. 4). Les interventions touchant le littoral de Sillery ne sont prévues qu'à la phase 5, pour laquelle aucun échéancier n'a encore été précisé (M. Marc Des Rivières, DT3, p. 9).

Le suivi de la qualité d'eau du fleuve effectué par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs indique que, à quelques kilomètres en amont, dans le secteur de la plage Jacques-Cartier, le programme de contrôle a déjà porté fruit. Depuis 2005, la qualité de l'eau y est propice à la baignade (DB12 ; M. Serge Hébert, DT5, p. 16). Ce n'est pas le cas dans le secteur de l'anse au Foulon où, au cours des étés 2003 à 2005, la qualité de l'eau n'était pas recommandable pour la baignade de 20 à 40 % du temps (M. Michel Dubé, DT3, p. 6). Elle respectait néanmoins les critères pour les activités de contact secondaire de 90 à 100 % du temps (M. Serge Hébert, DT5, p. 13 et 16). La situation qui existe dans la zone du projet serait sensiblement la même. Les restrictions actuelles pour la pratique d'activité de contact primaire dans le fleuve le long du boulevard Champlain ne pourront pas être levées sans un meilleur contrôle du débordement des eaux usées dans ce secteur. À cette fin, le programme d'assainissement élaboré par la Communauté urbaine de Québec en 2001 prévoit la mise en place de bassins de rétention le long du littoral de Sillery, notamment au pied de la côte Ross et dans le parc du Foulon (DB29).

- ♦ **Constat** — *La commission constate que, grâce aux efforts investis depuis près de trois décennies dans l'assainissement du fleuve Saint-Laurent, la qualité de l'eau s'est améliorée et que, dans la zone du projet, elle ne pose à peu près plus de restriction à la pratique d'activités de contact secondaire comme le kayak ou le canot. Elle note cependant que la persistance de débordements d'eaux usées y rend le fleuve impropre, de 20 à 40 % du temps, à la pratique d'activité de contact primaire comme la baignade ou la planche à voile.*
- ♦ **Constat** — *La commission constate que, pour éliminer dans la zone de la promenade Samuel-De Champlain les restrictions à la pratique d'activités de contact primaire avec l'eau du fleuve telles que la baignade ou la planche à voile, des interventions supplémentaires en matière de contrôle de rejets d'eaux usées sont requises. Elle note que de telles interventions sont prévues à la dernière phase du programme de contrôle en cours de réalisation par la Ville de Québec, mais qu'aucun échéancier précis ne leur est attribué.*

### **Le choix des objectifs à atteindre**

La décision d'aménager des bassins de rétention pour contrôler les débordements d'eaux usées sur le littoral de Sillery n'a pas encore été prise. Les représentants de la Ville de Québec ont souligné que le choix des interventions d'assainissement du fleuve se fait d'abord en fonction des usages recherchés. Or, la planification actuelle de la Ville en matière d'équipements et d'espaces récréatifs ne prévoit pas de baignade ailleurs que dans la baie de Beauport. Le retour de la baignade à l'anse au Foulon ou même à la plage Jacques-Cartier ne ferait plus partie des objectifs de la Ville (MM. Pierre Breton, Marc Des Rivières et Serge Viau, DT5, p. 8 et 9). L'abandon par la CCNQ du projet de plage à l'anse au Foulon pourrait entraîner un réajustement à la baisse des objectifs d'assainissement du fleuve le long du boulevard Champlain. La Ville a déposé le rapport d'un consultant qui, comme principale option de rechange aux bassins de rétention, propose d'allonger des émissaires pour éloigner les débordements de la berge, sans toutefois les contrôler. Cette solution répondrait davantage à des considérations esthétiques que de salubrité (DB30, p. 4).

La position présentée par la Ville à l'effet de ne plus viser la pratique d'activités de contact primaire dans le fleuve s'écarte de la vision du Plan directeur d'aménagement et de développement, adopté en 2005, et qui vise « à permettre aux résidents de se réapproprier les berges [du fleuve] et à exploiter le plein potentiel du littoral » (Ville de Québec 2005, p. 253). Le Plan prévoit également que, d'ici 2020, la plage de l'anse au Foulon serait l'une des trois plages ponctuant le littoral fluvial de la ville (*ibid.*, p. 250). De plus, un tel choix ferait peu de cas des priorités régionales en matière de réhabilitation du fleuve, qui incluent la récupération de la baignade dans le fleuve et l'aménagement d'une plage publique à l'anse au Foulon (DB5). Cet endroit offre d'ailleurs l'avantage, par rapport à la baie de Beauport, d'être situé à proximité des concentrations de population de l'ouest de la région de Québec.

Bien que tous les usages souhaités ne soient pas encore possibles, la réappropriation du fleuve est d'ores et déjà amorcée. La commission ne peut ignorer que des activités de contact primaire ont déjà lieu le long du boulevard Champlain. La planche à voile se pratique en face de Sillery, notamment à partir du parc de la Jetée (DM2). Des compétitions de natation sont organisées à partir de Lévis et des traversées du fleuve à la nage se font jusqu'à l'anse Brown même si la qualité de l'eau n'est pas toujours adéquate (DM23.1, p. 21 à 24). Certains baigneurs utiliseraient déjà la grève de l'anse au Foulon (M. Serge Hébert, DT5, p. 16). De plus, la commission est consciente que l'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain pourrait stimuler la pratique d'activités de contact avec l'eau même si aucune plage de baignade n'y est prévue. À la faveur d'une grève, aussi modeste soit-elle, des enfants seraient inévitablement enclins à patauger dans l'eau et à y jouer. Aussi, à moyen et long terme, il lui apparaît peu judicieux de stimuler la fréquentation du fleuve et de ses

rives sans se soucier d'y offrir une qualité d'eau ne posant pas de restriction à son usage. L'effort résiduel pour atteindre le but visé depuis près de 30 ans lui paraît, somme toute, raisonnable en regard de l'effort fourni.

- ◆ **Constat** — *La commission constate qu'au moment de l'audience publique la Ville de Québec semblait avoir renoncé à récupérer la baignade dans le fleuve Saint-Laurent en amont de la baie de Beauport, ce qui lui permettrait de réviser à la baisse ses objectifs d'assainissement de l'eau du fleuve le long du littoral de Sillery.*
- ◆ **Constat** — *La commission constate que le Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec adopté en 2005 prévoit une multiplication des accès publics au fleuve afin d'exploiter le plein potentiel de son littoral. Elle souligne également que, le long du boulevard Champlain, plusieurs activités de contact primaire avec l'eau comme la natation ou la planche à voile sont pratiquées même si la qualité de l'eau n'y est pas toujours propice.*
- ◆ **Avis** — *La commission est d'avis que, pour redonner à la population un véritable accès au fleuve, il importe d'y assurer une qualité de l'eau qui ne compromet pas les usages recherchés. À cette fin, il est essentiel que le programme de contrôle des débordements d'eaux usées de la Ville de Québec conserve comme objectif de permettre la pratique d'activités de contact primaire dans le fleuve, le long du boulevard Champlain.*

## La valorisation et l'usage des espaces littoraux

La commission aborde ici divers aspects liés à la mise en valeur des terrains du littoral. Il est question de la fonction attribuée aux terrains de la promenade Samuel-De Champlain, de la mise en valeur du patrimoine historique et naturel, des activités commerciales qui pourraient éventuellement y avoir cours, de même que de la considération de futurs travaux dans la zone d'étude.

### La fonction des terrains de la promenade

Rappelons que les ressources d'un projet conçu pour redonner l'accès au fleuve devraient être investies prioritairement dans des interventions favorisant les usages directs du fleuve. Dans le même esprit, les terrains de la promenade Samuel-De Champlain devraient également, dans la mesure de leur potentiel, servir à développer et à consolider l'accès au littoral et ses usages.

Les espaces publics rattachés à la promenade se retrouveraient distribués de part et d'autre du boulevard Champlain (figure 1). Or, bien que réaménagé, ce boulevard demeurerait une artère passante et, pour des raisons de sécurité, sa traversée

ailleurs qu'aux feux de circulation serait contre-indiquée. Donc, comme il a été souligné précédemment, entre les feux, le boulevard continuerait à jouer un rôle de barrière séparant les terrains situés de part et d'autre.

## **L'utilisation appropriée des terrains**

### ***Au sud du boulevard***

Bien que formant une bande continue le long du littoral, les terrains au sud du boulevard se concentreraient surtout à l'est du quai Irving, dans le secteur écologique, ainsi qu'entre les côtes à Gignac et de l'Église dans le secteur des jardins. Par leur position en bordure du fleuve, ces terrains seraient naturellement ceux qui offrent le plus d'intérêt pour l'accès physique et visuel au fleuve. Les points d'accès ou de contact avec l'eau ne peuvent se situer qu'au sud du boulevard. C'est aussi de ce côté que passe la piste multifonctionnelle qui relie la promenade au reste du littoral. C'est vraisemblablement cette partie de la promenade que fréquenteraient plus spontanément les promeneurs recherchant un contact avec le fleuve de même que tous ceux parcourant le littoral à vélo. C'est également celle qui se prête davantage à l'observation et à l'interprétation du fleuve.

Une version antérieure du projet prévoyait introduire un élément d'intérêt écologique significatif au sud du boulevard en y aménageant un marais littoral. Immergé au gré des marées et colonisé par des végétaux représentatifs du littoral du fleuve, il devait servir d'habitat faunique. Le marais ayant été retiré du projet, le promoteur propose plutôt d'aménager une bande de plantation bordant une allée.

Cet espace qu'il nomme « arboretum » ne comporterait pas d'arbres mais des végétaux indigènes, notamment les espèces de marais des zones littorales supérieures (PR3.4, p. 6). Cette bande de plantation n'étant pas en contact avec le fleuve et n'étant pas soumise au rythme des marées, il apparaît à la commission qu'il serait difficile d'y conserver les plantes de marais souhaitées. De plus, coincée entre une aire gazonnée et une allée de promenade, elle n'offrirait que peu de potentiel comme habitat faunique et son intérêt serait bien davantage d'ordre horticole ou esthétique qu'écologique.

### ***Au nord du boulevard***

Plus vastes, les terrains de la promenade au nord du boulevard forment trois ensembles. Dans le secteur écologique, un premier ensemble comprenant le boisé Irving se trouve près de la côte Ross. Un deuxième, situé à l'ouest de la côte à Gignac, coïncide avec le secteur d'activités sportives. Du côté est de la côte à Gignac, le troisième englobe la portion nord du secteur des jardins.

Compte tenu de la position des anciens rivages, de la voie ancienne qu'est le chemin du Foulon ainsi que de l'arrondissement historique de Sillery, c'est au nord du boulevard que se concentreraient la quasi-totalité des sites d'intérêt historique et archéologique. En bonne partie lié au boisé Irving et à la végétation de la falaise, l'intérêt écologique de la promenade se situerait principalement au nord du boulevard. De ce côté, les terrains de la promenade sont les plus rapprochés et les plus faciles d'accès pour les résidents du secteur. Le voisinage de l'aire de jeu du parc du Foulon et des terrains de soccer favoriserait leur utilisation comme parcs de quartier et zone de jeux. C'est avec ce côté de la promenade que pourraient se développer des liens avec le haut de la falaise et l'arrondissement historique de Sillery.

Le cas du terrain d'environ 1 ha surnommé « zone de silence » par le promoteur illustre l'effet de barrière que pourrait exercer le boulevard. Bien que situé à une trentaine de mètres au nord du fleuve, le promeneur qui s'y trouverait devrait parcourir au moins 200 m vers l'ouest ou 300 m vers l'est pour trouver un feu afin de traverser le boulevard. Ainsi, compte tenu de sa situation, cet espace contigu aux terrains de soccer et au chemin du Foulon jouerait plus naturellement un rôle de parc de proximité et un rôle complémentaire aux fonctions sportives du terrain voisin qu'un rôle de parc littoral.

D'autres terrains au nord du boulevard pourraient également subir un effet de barrière susceptible de contraindre leur utilisation. Ce serait notamment le cas dans le secteur des jardins où l'intégration des fonctions des terrains des deux côtés du boulevard pourrait s'avérer difficile. Le promoteur propose d'aménager une série de jardins se prolongeant perpendiculairement au littoral. Il serait pourtant plus facile et souhaitable de se déplacer longitudinalement d'un jardin à l'autre que rejoindre la partie du jardin sur la rive opposée du boulevard.

### ***Un aménagement accueillant***

Pour des motifs de sécurité liés à la présence d'une artère de circulation, il apparaît souhaitable de favoriser un usage principalement longitudinal des terrains de la promenade en contrôlant et en réduisant les traversées, ce qui pourrait amener à dissocier les vocations des terrains de part et d'autre du boulevard.

Tel qu'il a été mentionné, la façade fluviale de la promenade se prête mieux aux activités liées à l'usage du fleuve et de l'eau, aux déplacements par la piste multifonctionnelle et à la promenade. Cette partie du littoral devrait également, comme l'ont demandé les participants, favoriser les activités familiales et conviviales, offrir les commodités pour attirer et retenir ce type de clientèle comme des aires de jeu, des tables de pique-nique et même, comme certains l'ont proposé, prévoir des barbecues. L'arrière-littoral, au nord du boulevard, conviendrait davantage à la mise



en valeur du boisé Irving et des éléments patrimoniaux qui jalonnent le chemin du Foulon, aux liaisons avec le haut de la falaise, aux installations sportives et à des aménagements pour les résidants.

Par ailleurs, le promoteur a prévu, le long de la promenade et en particulier dans le secteur des jardins, l'aménagement de rangées d'arbres perpendiculaires au littoral et s'étendant de part et d'autre du boulevard. Si elles étaient aménagées de manière à en faire des brise-vent, en choisissant leur espacement, leur hauteur et leur composition selon les règles de l'art, elles pourraient contribuer à rendre la promenade plus accueillante. Le fleuve formant souvent un corridor de vent naturel, la présence de brise-vent efficaces sur le littoral pourrait améliorer le confort des usagers des terrains de la promenade et contribuer à prolonger leur fréquentation au printemps et à l'automne.

- ♦ **Avis** — *La commission est d'avis que la planification de l'aménagement des terrains de la promenade Samuel-De Champlain doit prendre en compte l'effet de barrière que le boulevard continuerait d'exercer et attribuer aux terrains situés de part et d'autre des usages appropriés en fonction de leurs potentiels et atouts respectifs, de façon à minimiser les traversées.*
- ♦ **Avis** — *La commission est d'avis que, si les rangées d'arbres prévues le long de la promenade Samuel-De Champlain étaient conçues pour en faire des brise-vent efficaces, elles pourraient également contribuer à rendre ses terrains plus accueillants et à favoriser leur fréquentation.*

## La mise en valeur du patrimoine

Selon l'Office du tourisme de Québec, 66,5 % des visiteurs interrogés à l'occasion d'une enquête ont mentionné que les éléments les plus caractéristiques et les plus intéressants de la région de Québec concernent l'aspect historique de la ville de Québec, alors que pour 54 %, c'est la beauté des paysages (DQ11.1, p. 2). Bien qu'éloignée du Vieux-Québec, la zone du projet, recoupant l'arrondissement historique de Sillery, possède de nombreux éléments d'intérêt historique et paysager.

### L'histoire

Le promoteur reconnaît la valeur du patrimoine historique de la zone du projet. Celle-ci conserve les traces à la fois d'une occupation préhistorique, des débuts de la colonisation française au XVII<sup>e</sup> siècle et de la construction navale britannique au XIX<sup>e</sup> siècle. Les autochtones y pratiquaient la pêche et le troc bien avant que les Jésuites y implantent une mission et les Augustines, un hôpital. Durant le XIX<sup>e</sup> siècle, les activités du commerce du bois et de la construction de navires occupaient tout le

littoral. Les anses étaient alors parsemées de quais servant à l'accostage des navires. Au XX<sup>e</sup> siècle, une occupation de villégiature a fait place graduellement au développement du réseau ferroviaire, des activités portuaires modernes et de l'industrie pétrolière (PR3.1 p. 18 et 90 ; PR3.2, p. 10 et 11).

Un premier inventaire du potentiel archéologique du secteur a mis en évidence l'occupation du boisé Irving, la mission des Jésuites, la baie Irving située en arrière de l'entrepôt Irving ainsi que le premier hôpital de la Nouvelle-France (PR3.1, p. 90 et 91). Le promoteur prévoit dresser un inventaire plus détaillé dans les zones présentant un potentiel archéologique et susceptibles d'être perturbées par les travaux (PR3.1, p. 67). Il reconnaît aussi que la position des vieux quais et les rivages anciens ont également un grand intérêt patrimonial. Il prévoit tracer les limites du rivage naturel et s'attend à ce que les aménagements de son projet évoquent la présence des anciens quais. Il pense également y consacrer un jardin thématique incluant, si possible, les vestiges des quais qui pourraient être mis au jour (MM. Réal Lestage et Marc Bertrand, DT3, p. 52, 69 et 70).

Afin de mettre en valeur la richesse archéologique du secteur, la Société d'histoire de Sillery suggère des activités de fouilles archéologiques accessibles au public et commentées. Elle suggère également de rendre honneur au fondateur Noël Brûlar de Sillery dans un jardin aménagé aux abords de l'emplacement du premier hôpital. Son buste pourrait y être installé sur un socle et accompagné d'une plaque commémorative (DM15, p. 17 et 18 ; M<sup>me</sup> Margaret F. Delisle, DT4, p. 41). Ces propositions méritent d'être évaluées dans le cadre de l'élaboration d'un plan de mise en valeur du patrimoine historique.

## **Le paysage**

En plus de sa richesse historique, le secteur du littoral compte sur un patrimoine paysager d'intérêt. Le Plan directeur d'aménagement et de développement souligne que « le couvert forestier de la falaise de Québec/Cap-Rouge constitue la toile de fond du paysage fluvial » (Ville de Québec 2005, p. 256). Il reconnaît également le lien et la complémentarité entre le haut et le bas de la falaise, et la mise en valeur de ses paysages. Pour l'Office du tourisme de Québec, le réaménagement du boulevard Champlain permettrait non seulement « de mettre en valeur l'une des entrées les plus spectaculaires de la région touristique de Québec », mais offrirait « la possibilité de découverte d'espaces renaturalisés, entre autres par la création de sentiers, belvédères et sites d'interprétation significatifs » (DQ11.1, p. 2).

La mise en valeur des paysages du littoral constitue l'un des objectifs fondamentaux du projet. Elle concerne la préservation intégrale de tous les éléments forts du paysage et celle des champs visuels des riverains de la future promenade et des

usagers du boulevard. Comme principales composantes qui structurent le paysage, le promoteur retient le fleuve Saint-Laurent, la plaine littorale, la falaise boisée ainsi que les ponts de Québec et Pierre-Laporte. Il lui apparaît nécessaire de réinvestir dans les infrastructures écologiques et les écosystèmes urbains afin de permettre à la population de se réapproprier leur patrimoine naturel (PR3.1, p. 54 ; PR3.2, p. 4 et 13).

Le boisé Irving est considéré comme l'un des boisés les plus anciens de la région de Québec et représente un exemple du type de forêt qui s'y trouvait il y a 150 ou 200 ans. Il est répertorié à titre de site archéologique. Parce qu'il est reconnu comme une composante unique du patrimoine écologique régional, le promoteur lui reconnaît le statut d'aire naturelle protégée et entend le conserver, le protéger et mettre en valeur ses arbres centenaires. Il y réaliserait un inventaire archéologique systématique (PR3.1, p. 69 et 77). Selon lui, « l'aménagement de sentiers balisés, la surveillance accrue des lieux et l'entretien régulier permettront d'intégrer cet espace à ceux de la promenade tout en limitant les actes de vandalisme » (*ibid.*, p. 80).

Outre ce boisé, le Comité de citoyens du Vieux-Sillery considère que le haut et le bas du promontoire ne peuvent être dissociés et suggère de relier les nombreux points d'intérêts historique et touristique du littoral énumérés ci-dessus à ceux du haut de la falaise, soit le domaine Cataraqui, les grands domaines jardiniers Sous-les-Bois et Benmore, et le promontoire de l'église Saint-Michel. Il craint toutefois que des projets résidentiels ne portent atteinte à l'intégrité des grandes propriétés jardinées de l'arrondissement historique de Sillery qui constituent un espace vert ininterrompu au haut de la falaise. Selon lui, pour que le sentier du haut de la falaise soit intéressant, il faut plus qu'un mince corridor résiduel avec les vues vers le fleuve. Il doit aussi conserver l'attrait de ces grands domaines paysagers. Toujours selon ce comité, il serait urgent de concrétiser la réalisation du sentier et la conservation de ces espaces par des acquisitions ou des ententes de passage (M<sup>me</sup> Lucie Couillard et M. Éric Watelle, DT6, p. 17 à 23 ; DM18, p. 4 à 7).

À ce sujet, la commission désire rappeler le projet de sentier de la CCNQ allant du Bois-de-Coulange au domaine Cataraqui, sur le haut de la falaise, et qui aurait rejoint le chemin du Foulon en empruntant la Charcotte dans la falaise (figure 1). Ce sentier permettrait de concrétiser la mise en valeur des paysages et des points d'intérêt de l'arrondissement historique de Sillery.

La commission rappelle également que la mise en valeur des paysages du littoral vaut à la fois pour la vue du haut de la falaise vers le fleuve et du fleuve vers la falaise. Cette mise en valeur exige par conséquent une perspective qui dépasse la zone d'intervention présentée par le promoteur.

Enfin, la présence des fils électriques et téléphoniques le long du chemin du Foulon crée une pollution visuelle qui entache la qualité du paysage littoral (M. Réal Lestage, DT1, p. 33 ; M. Jean-Yves Blanchet, DT2, p. 32). Consciente du problème, la Ville de Québec avait préparé un projet d'enfouissement des fils dans l'arrondissement historique de Sillery, qui devait inclure une bonne partie du chemin du Foulon. Entre-temps, le ministère des Ressources naturelles et de la Faune a cessé son soutien financier pour ce type de projet et la Ville est à la recherche de fonds pour réaliser l'enfouissement des fils le long du chemin du Foulon (M. Peter Murphy, DT2, p. 37).

- ◆ **Constat** — *La commission reconnaît les efforts de la Commission de la capitale nationale du Québec visant à mettre en valeur le boisé Irving et l'encourage à garantir sa protection et sa conservation.*
- ◆ **Avis** — *La commission est d'avis que, dans le but d'inciter les visiteurs à fréquenter la promenade Samuel-De Champlain, le patrimoine historique et naturel devrait être protégé et valorisé en liant entre eux les lieux d'intérêt historique et touristique et en réalisant des activités d'interprétation de l'histoire du secteur.*
- ◆ **Avis** — *La commission est d'avis que la Commission de la capitale nationale du Québec devrait s'adjoindre les partenaires intéressés au patrimoine historique et naturel du secteur de la promenade Samuel-De Champlain afin d'élaborer une proposition de mise en valeur de ce patrimoine.*
- ◆ **Avis** — *En raison des objectifs du projet visant la protection des paysages du littoral, qui valent aussi bien pour les vues de la falaise vers le fleuve que l'inverse, la commission est d'avis que la falaise doit être considérée comme un tout indissociable et qu'une forme de coordination est requise entre les différents acteurs de l'aménagement du territoire pour le choix des itinéraires à privilégier et la préservation des éléments d'intérêt du patrimoine historique et naturel. À cet égard, la commission est d'avis que le sentier la Charcotte qui franchit la falaise serait à considérer en priorité.*
- ◆ **Avis** — *La commission est d'avis que la revalorisation du paysage littoral dans la zone du projet de la promenade Samuel-De Champlain devrait, tôt ou tard, inclure l'enfouissement des fils le long du chemin du Foulon.*

## Les activités commerciales

Hormis celles envisagées au quai Irving, le promoteur ne prévoit pas d'activités commerciales à l'intérieur de son projet. Selon des représentants de la Ville de Québec, la zone du projet est destinée principalement à des activités récréatives, mais certains usages de type commercial ou complémentaire à la vocation récréative pourraient être envisagés, tels que les services de réparation de vélos ou la restauration. Ces possibilités restent à déterminer au moment de la révision du

zonage qu'effectuera l'arrondissement Sainte-Foy–Sillery (MM. David Duval et Marc Des Rivières, DT2, p. 34 et 35).

L'Office du tourisme de Québec insiste sur le rôle essentiel que pourraient jouer certaines activités commerciales dans la réussite touristique de la promenade et souligne :

[...] l'importance de songer dès maintenant à l'offre de services publics de première nécessité essentiels à l'accueil de clientèles de visiteurs (toilettes, stationnements, supports à vélo, points d'eau, etc.). De plus, la présence de commerces d'appoint (restauration, dépanneur, etc.) à certains points stratégiques demeure un facteur directement lié au succès touristique et populaire de ce type de projet. À cet égard, le Parcours-des-Anses est exemplaire. Ces types de services sont essentiels à la création d'une ambiance propice à l'achalandage et à la diversification des clientèles qui, pour plusieurs, doivent pouvoir se restaurer en cours de visite (familles, clientèles matures). (DQ11.1, p. 3)

De plus, il s'attend à ce que l'aménagement de la promenade ait un effet d'entraînement et suscite l'offre de nouveaux services :

La mise en valeur d'espaces publics joue souvent un rôle catalyseur auprès d'entreprises ou d'organismes qui, jusqu'à maintenant, attendaient un signal clair des pouvoirs publics avant d'investir dans l'offre de produits ou de services complémentaires. (Ibid., p. 2)

Accès Saint-Laurent–Beauport partage cette vision. Pour lui, « un véritable projet de développement durable doit être compatible avec la création d'emplois et avec des activités économiques [...] il doit permettre d'attirer les gens par le biais d'activités susceptibles de plaire à un grand nombre et de créer un achalandage propice au commerce » (DM11, p. 3). Il faut offrir au visiteur la possibilité de prolonger le plaisir en fin de journée et prévoir des cafés, restaurants, salles de rencontre, lieux pour la détente et des commerces où l'on pourrait louer du matériel approprié (M. Daniel Guay DT4, p. 23 ; M. Yvan Robitaille, DT4, p. 20).

Dans sa première version, le projet prévoyait des commerces au pied de la côte de l'Église et un restaurant dans le parc de la Jetée (PR1, p. 6 et 7). La plus récente version du projet ne prévoit qu'une « petite concession alimentaire » au quai Irving (PR3.4, p. 4). Pour la commission, le quai Irving serait en effet un emplacement propice pour offrir des services au promeneur, compte tenu de la vocation d'animation et d'accueil qui lui est attribuée. Elle considère également que la présence éventuelle d'activités commerciales au pied de la côte de l'Église pourraient contribuer à la mise en valeur du parc de la Jetée.



De fait, le plein développement des usages du fleuve ne peut se faire sans la présence sur le littoral de certains services ou commerces. Outre le service de navette fluviale discuté précédemment, des activités d'excursion ou de croisières y auraient leur place. De même, il serait logique d'y trouver un service de location d'embarcations légères qui élargirait l'accessibilité du fleuve en permettant aux visiteurs ne disposant pas d'embarcations ou à tous ceux se déplaçant en vélo ou en transport en commun de pouvoir venir y pagayer. À titre d'exemple, mentionnons que sur la rive sud, en face de Québec, une entreprise offre depuis trois ans des ballades en kayak pour admirer le coucher de soleil sur Québec<sup>1</sup>.

Par ailleurs, en matière de développement riverain, la commission adhère au principe énoncé par le Conseil des monuments et sites du Québec « selon lequel aucun développement ou aménagement ne devrait prendre place sur les berges s'il ne requiert pas les avantages de cette localisation » (PR5.1, annexe 5). En conséquence, la commission juge important, afin de préserver tant le paysage que l'accès physique et visuel au fleuve, d'éviter au maximum l'insertion de nouvelles constructions entre le boulevard et le fleuve entre les deux extrémités du tronçon réaménagé.

- ◆ **Constat** — *La commission constate que les activités commerciales liées à l'offre de services récréatifs et touristiques constitueraient un élément clé de l'aménagement du littoral et seraient déterminantes pour son achalandage. Elles pourraient également contribuer à développer le plein potentiel d'usage du fleuve à Québec.*
- ◆ **Avis** — *La commission est d'avis que le projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain doit trouver un moyen de faire une place à des activités commerciales complémentaires qui favoriseraient l'achalandage des lieux et l'utilisation du fleuve sans nuire à la conservation et à la réhabilitation des paysages. Des lieux propices à de telles activités pourraient aussi se trouver à l'extérieur de la zone d'intervention de cette phase de l'aménagement du littoral.*

## Les conflits potentiels avec les infrastructures municipales

À la suite du dépôt par la Ville de Québec de documents relatifs aux impacts de la reconstruction du boulevard Champlain sur les réseaux d'égout, une séance spéciale d'audience publique a été tenue le 13 décembre 2005 afin d'entendre les arguments des représentants de la Ville et de la Commission de la capitale nationale du Québec. La commission cherchait à savoir si les interférences possibles du projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain avec les infrastructures

---

1. [www.aventuremonde.com/kayak\\_ances.asp](http://www.aventuremonde.com/kayak_ances.asp)

municipales de collecte des eaux usées, existantes ou à venir, pouvaient remettre en question le déplacement du boulevard ou le respect de l'échéancier des travaux. La Ville et le promoteur ont voulu rassurer la commission à cet égard.

Dans le secteur du projet, plusieurs infrastructures importantes du réseau de collecte des eaux usées municipales pourraient interférer avec les travaux d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain. Une conduite de refoulement, l'intercepteur régional du versant sud, achemine actuellement les eaux usées du secteur vers la station d'épuration de l'ouest en longeant le boulevard, du côté nord. Plusieurs émissaires acheminent quant à eux les eaux excédentaires du réseau unitaire du secteur Sainte-Foy-Sillery vers le fleuve. Ces émissaires traversent le boulevard actuel et traverseraient éventuellement le futur boulevard.

Selon la Ville, la présence de cette conduite de refoulement en bordure du futur boulevard ne poserait pas de problème au cours de la construction, mais requerrait des mesures préventives afin d'éviter qu'elle ne soit éventuellement endommagée par la charge que constituerait le nouveau boulevard. En ce qui a trait aux émissaires, la Ville ne juge pas à propos de procéder immédiatement à l'évaluation de leur capacité à répondre aux besoins futurs en fonction du développement anticipé du territoire. Au moment de la construction du futur boulevard, elle ne prévoit remplacer que les émissaires qui devraient l'être à court terme. Elle en paierait les coûts alors que le promoteur prendrait à sa charge les coûts des mesures de protection des infrastructures existantes (M. Marc Des Rivières, DT5, p. 15 ; M. Claude Goulet, DT5, p. 5 et 6).

Par ailleurs, la restauration de la qualité de l'eau du Saint-Laurent à des fins de récupération des usages exigerait que la Ville de Québec apporte des modifications significatives à son réseau de collecte des eaux usées municipales. Dans le secteur du projet, ces interventions ne seraient pas réalisées avant plusieurs années, voire même avant dix ou quinze ans. (M. Claude Goulet, DT5, p. 4 et 6). Les scénarios envisagés pour le contrôle des débordements du réseau d'égouts prévoient l'utilisation de bassins de rétention, le prolongement d'émissaires ou encore une combinaison de ces deux types de structures (DB30, p. 4 et 5).

La récupération des activités de contact primaire<sup>1</sup>, conformément aux orientations du Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville et aux orientations d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Québec, exigerait d'opter pour l'aménagement de bassins de rétention et l'installation d'une nouvelle conduite de refoulement le long du boulevard. Selon les documents déposés par la Ville, les

1. Rappelons que ces activités sont celles qui entraînent un contact fréquent ou prolongé avec l'eau comme la baignade ou encore la planche à voile.

bassins, d'un volume de 21 000 m<sup>3</sup> et 4 200 m<sup>3</sup>, sont pour l'instant prévus sur les terrains au pied des côtes Ross et à Gignac qui doivent être réaménagés dans le cadre du projet (DB30, p. 5). La construction de ces structures pourrait entraîner le démantèlement et la reconstruction d'ouvrages réalisés dans le cadre de l'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain. Advenant que ce scénario soit retenu, la Ville a mentionné lors de l'audience qu'elle était confiante que son expertise lui permettrait d'adapter l'aménagement des bassins à la situation qui existerait à ce moment à l'intérieur de la zone du projet. Elle a ajouté que la localisation des bassins était schématique et que le nombre de réservoirs, leur localisation et leurs dimensions pourraient être tout autre. Ceux-ci pourraient même être localisés à l'extérieur de la zone d'intervention du projet (M. Claude Goulet, DT5, p. 4 et 5). Pour la commission, cela signifie que les aménagements qui seraient réalisés dans le cadre du projet pourraient être éventuellement démolis ou fortement perturbés au moment des travaux de réfection du réseau d'égouts, alors même que les habitudes de fréquentation de la promenade commenceraient à prendre forme ou viendraient d'être établies.

- ♦ **Constat** — *La commission constate que le projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain tiendrait compte des interférences avec les infrastructures municipales existantes de collecte des eaux usées.*
- ♦ **Constat** — *La commission constate que les infrastructures municipales de contrôle des débordements d'égout requises pour la récupération des usages du fleuve Saint-Laurent ne sont pas encore suffisamment bien définies pour être considérées dans l'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain.*
- ♦ **Constat** — *La commission constate que, si des interventions étaient requises afin de contrôler des débordements pour la récupération des usages dans le fleuve Saint-Laurent, lesquelles sont par ailleurs souhaitables, des travaux majeurs pourraient perturber les aménagements de la promenade Samuel-De Champlain et bouleverser les habitudes de fréquentation nouvellement créées.*
- ♦ **Avis** — *Advenant que des interventions soient requises pour contrôler des débordements d'égouts afin de récupérer des usages du fleuve Saint-Laurent dans la zone d'intervention du projet, la commission est d'avis que la Ville de Québec devrait chercher des solutions qui réduisent au minimum les interférences avec les aménagements de la promenade Samuel-De Champlain.*

---

## Chapitre 4

# La réhabilitation des terrains contaminés et leur réaménagement

La mise en valeur des berges de la promenade Samuel-De Champlain doit tenir compte de l'héritage industriel de cette partie du littoral. Dans le présent chapitre, il sera question de la présence de terrains contaminés et potentiellement contaminés à l'intérieur de la zone d'intervention du projet et des travaux de réhabilitation de certains de ces terrains. Ces terrains ont été inventoriés en 2003 par la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ) et leur niveau de contamination a été évalué à partir des critères de la *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés* du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP).

## Les critères de réhabilitation des terrains contaminés

La *Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés* vise à protéger la santé et l'environnement et à favoriser la réutilisation des terrains contaminés. Afin d'évaluer le risque que représente un terrain et pour établir les objectifs de décontamination à atteindre pour un usage donné, des critères génériques A, B et C sont proposés dans la Politique pour différentes substances polluantes que l'on peut retrouver dans les sols et les eaux souterraines. Les niveaux de contamination correspondant à ces critères sont définis comme suit :

Le niveau A représente le seuil en dessous duquel il est considéré qu'il y a absence de contamination.

Le niveau B est considéré comme le niveau de contamination acceptable pour des terrains à vocation résidentielle, récréative (usages sensibles tels que des terrains de jeu) et institutionnelle (hôpitaux, écoles et garderies) et pour les « terrains à vocation commerciale situés dans un secteur résidentiel ».

Dans les aires de jeu, un contact direct est possible entre les sols contaminés mis à nu et un usager. C'est le cas, à titre d'exemple, pour les terrains de soccer et les parcs d'amusement pour enfants. Ainsi, selon le *Règlement sur la protection et la*

*réhabilitation des terrains*, au moins un mètre de sols dont la contamination est inférieure au critère B doit recouvrir les aires de jeu.

C'est le critère qui a été utilisé par le promoteur pour évaluer la contamination des divers terrains à l'intérieur de la zone d'intervention du projet lors de la réalisation de l'étude d'impact.

Le niveau C correspond au niveau acceptable de contamination pour des terrains à « vocation commerciale, non situés dans un secteur résidentiel, et pour des terrains à usage industriel ». Des sols de cette catégorie peuvent aussi être utilisés pour les aménagements récréatifs « considérés moins sensibles » comme une piste cyclable ou un parc municipal.

## Les terrains contaminés

Lors de l'inventaire réalisé en 2003, des terrains avaient été reconnus avoir des niveaux de contamination au-delà du critère B, soit des terrains situés au pied de la côte Ross, au pied de la côte à Gignac et sur le lot 486 à l'ouest des futurs terrains de soccer (figure 1). La contamination de ces terrains est liée à des fuites des installations d'entreposage de produits pétroliers (PR3.1, p. 86 à 88).

### Les anciens dépôts pétroliers au pied des côtes Ross et à Gignac

Afin que la population puisse accéder à des espaces verts en bordure du fleuve, la CCNQ prévoit convertir des terrains industriels désaffectés en parcs publics et en aires de jeu. Ainsi, les anciens dépôts pétroliers de la compagnie Irving situés au pied des côtes Ross et à Gignac deviendraient des secteurs à vocation écologique et culturelle respectivement (figure 1). Les terrains en question, qui sont actuellement la propriété de la compagnie Irving, font l'objet d'une promesse d'achat par la CCNQ. Étant donné que ces terrains ont servi à l'entreposage de produits pétroliers et que leur utilisation serait modifiée, ils ont été caractérisés tel que l'exige la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Le niveau de contamination par des hydrocarbures a été évalué et un plan de réhabilitation, réalisé. Des travaux de réhabilitation sont en cours afin que le niveau de contamination des terrains respecte les valeurs limites réglementaires (PR5.1, p. 29).

Les obligations respectives de la compagnie Irving et du promoteur pour les travaux de réhabilitation et de gestion des sols sont précisées dans l'entente négociée. Étant donné que la vocation prévue des terrains était celle de parc public et que le volume



de sols contaminés était plus important que prévu, l'entente initiale qui prévoyait l'atteinte du critère B par la compagnie Irving a été modifiée. Selon l'entente conclue entre les parties au printemps de 2005, l'acquisition des terrains est conditionnelle à leur réhabilitation par la compagnie Irving jusqu'à l'atteinte du critère C (M. Marc Bertrand, DT1, p. 72).

Toujours selon l'entente, la CCNQ serait responsable de « tout aménagement qui pourrait être exigé par le MDDEP en raison du fait que le critère environnemental pour les usages qu'elle prévoit faire sur ces propriétés devrait être plus sévère et inférieur au critère C exigé » (DA13). À cet effet, la CCNQ compte prendre certaines précautions aux terrains des côtes Ross et à Gignac.

Les sols à décontaminer sur ces terrains ont été excavés en septembre et octobre 2005 et le processus de traitement est en cours (DA37). Le promoteur s'attend à ce que les résultats de la décontamination ne soient pas uniformes et il prévoit gérer les sols en tenant compte de leur niveau de contamination résiduelle.

À la côte à Gignac, le volume de sol excavé en cours de décontamination est de 835 m<sup>3</sup>. Les terrains de soccer qui y sont prévus sont considérés comme des aires de jeu pour lesquelles sont requis, sur une épaisseur d'au moins un mètre, des sols dont le niveau de contamination est inférieur au critère B. Le promoteur s'engage à respecter cette exigence (M. Carl Gauthier, DT2, p. 15 et 27 ; DA37).

À la côte Ross, le niveau de contamination des sols réintroduits serait inférieur au critère C. Afin d'éviter que des personnes entrent en contact avec des sols contaminés, une couche minimale de 30 cm de sols, dont la concentration est inférieure au critère B, serait maintenue en permanence à la surface de tout ce secteur. Par endroits, l'épaisseur de cette couche pourrait même aller jusqu'à 1 m en fonction des aménagements et usages qui y seraient faits, conformément aux exigences réglementaires. De plus, des sols décontaminés jusqu'au critère A seraient introduits à l'endroit de la zone de plantation située à proximité du fleuve et dans une bande de protection de 25 m à l'arrière de cette zone afin de prévenir la lixiviation de contaminants vers le fleuve. Le reste des sols décontaminés à un niveau inférieur au critère C seraient réintroduits en plaçant les sols présentant un faible niveau de contamination le plus près du fleuve et les sols les plus contaminés le plus en amont possible (DQ8.1, p. 10 ; DA32, p. 3).

Afin de vérifier que la contamination à la côte Ross n'avait pas migré à l'extérieur de la propriété, une caractérisation a été effectuée en 2001 en bordure du boulevard Champlain. Cette étude visait à déterminer si des travaux de restauration étaient nécessaires advenant la réaffectation de ces terrains à des usages récréatifs. L'étude concluait qu'aucune décontamination n'était nécessaire dans le secteur de la côte

Ross entre le boulevard et le bord du fleuve. Depuis, il semblerait que des odeurs de pétrole aient été perçues à cet endroit. Bien qu'une vérification sommaire ait été réalisée en bordure du boulevard, le long de la conduite de refoulement, il n'est pas encore possible de statuer sur la présence de la contamination sous le boulevard Champlain actuel (PR5.3, p. 3 ; DA18, p. 1 et 14 ; M. Marc Bertrand, DT2, p. 10 et 11 ; DA36, p. 1 et 5).

Un programme de suivi environnemental est prévu par le promoteur afin de vérifier qu'il n'y ait pas de migration des contaminants vers le fleuve à cet endroit. Ainsi, dix puits d'observation seraient aménagés à l'intérieur de la bande de protection de 25 m en amont de la zone de plantation. L'échantillonnage de l'eau de ces puits permettrait de suivre la qualité de l'eau souterraine sur une période minimale de trois ans à la suite des travaux de réhabilitation (DA32, p. 9 et figure 1).

### **Les délais de décontamination et l'échéancier**

La promesse d'achat des terrains des côtes Ross et à Gignac fait également état des délais qui doivent être respectés pour la réhabilitation des sols. La compagnie Irving doit livrer un volume approximatif de 8 000 m<sup>3</sup> de sols décontaminés jusqu'au critère C à l'emplacement de la côte Ross le 15 juin 2006, pour être utilisé dans le cadre du projet. Les volumes à gérer à cet endroit seraient de 19 300 m<sup>3</sup>. La capacité de traitement à la côte à Gignac étant de 13 000 m<sup>3</sup>, tous les sols n'ont pu y être amenés. Ainsi, environ 6 300 m<sup>3</sup> de sols demeurerait à l'emplacement de la côte Ross jusqu'au 30 juin 2006, au plus tard. Les terrains des côtes Ross et à Gignac doivent être réhabilités de façon à respecter le critère C avant le 30 novembre 2007 (DA13 ; DA32, p. 2 et 4 ; DA37).

En novembre 2005, un représentant de la CCNQ précisait que toutes les étapes du processus de décontamination des sols respectaient jusqu'alors l'échéancier et que les travaux ne devraient pas être retardés par les opérations de décontamination (M. Marc Bertrand, DT1, p. 73).

Le promoteur s'attend à ce que tous les sols excavés ne puissent être réutilisés. Le volume de sols excavés et décontaminés qui pourraient être réutilisés pour remblayer le terrain de la côte Ross serait d'environ 14 000 m<sup>3</sup>. Il serait toutefois fonction de la progression de la décontamination à la côte à Gignac. Si l'échéancier de réalisation du projet et celui du traitement des sols ne pouvaient être compatibles, un volume maximal de 5 300 m<sup>3</sup> pourrait éventuellement être acheminé vers un lieu de dépôt autorisé, ce qui représenterait un maximum de 660 voyages de camion (DA32, p. 4 à 6). Dans ce cas, il est possible qu'un certain volume de sol doive être importé, mais le promoteur n'est pas encore en mesure de l'évaluer (M. Carl Gauthier, DT2, p. 20).

Selon le promoteur, ce transport pourrait occasionner des nuisances pour les résidents du chemin du Foulon par une hausse du bruit et l'augmentation des poussières dans l'air et par le transport de sols contaminés. Afin de minimiser les accidents et les nuisances, le promoteur prévoit un trajet limitant la circulation sur le chemin du Foulon et empruntant principalement le boulevard Champlain (DA32, p. 7 ; PR3.4, p. 15).

- ♦ **Constat** — *La commission constate que, selon l'entente d'achat des terrains de la compagnie Irving par la Commission de la capitale nationale du Québec, la décontamination des sols des terrains des côtes Ross et à Gignac devra être effectuée de façon à respecter le critère C de la Politique de protection et de réhabilitation des terrains contaminés du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.*
- ♦ **Constat** — *La commission constate qu'il est possible que des contaminants en provenance du terrain de la côte Ross aient migré en direction du boulevard Champlain et que cette possibilité reste à vérifier.*
- ♦ **Constat** — *La commission constate que la Commission de la capitale nationale du Québec prévoit prendre certaines mesures préventives au moment de la réintroduction des sols partiellement décontaminés aux terrains des côtes Ross et à Gignac afin de rendre possible un plus large éventail d'activités récréatives à la promenade Samuel-De Champlain. Elle note que certaines de ces mesures dépassent les exigences du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.*
- ♦ **Constat** — *La commission constate que le promoteur aurait à exporter un certain volume de sols partiellement décontaminés et possiblement à en importer si les sols n'étaient pas décontaminés à temps, ce qui contribuerait à augmenter le transport lourd durant la construction de la promenade Samuel-De Champlain.*
- ♦ **Avis** — *La commission est d'avis que les précautions proposées par la Commission de la capitale nationale du Québec en matière de réhabilitation des terrains des côtes Ross et à Gignac sont appropriées pour les usages récréatifs prévus.*

## Le lot 486

Le lot 486 est situé à l'ouest de l'emplacement des futurs terrains de soccer. Le promoteur prévoit gazonner la surface et y aménager une zone sans usage particulier (figure 1). Ce terrain aurait été contaminé au-delà du critère B par la fuite d'un pipeline reliant les anciens dépôts pétroliers des côtes Ross et à Gignac de la compagnie Irving (PR3.1, p. 87). Selon une étude réalisée en 2003, le niveau de contamination d'un volume de sols d'environ 500 m<sup>3</sup> serait supérieur au critère B

(M. Marc Bertrand, DT3, p. 25 ; DA35, p. 8). Certains souhaiteraient utiliser ce secteur comme aire de jeu pour la pratique de différentes activités, notamment, comme terrains de pratique pour le soccer (M. Damien de Halleux, DT6, p. 34). Selon la Politique, cette utilisation nécessiterait que le niveau de contamination soit inférieur au critère C et qu'un mètre de sols dont le niveau de contamination est inférieur au critère B recouvre la surface du terrain.

- ♦ **Constat** — *La commission constate que les sols du lot 486 situé immédiatement à l'ouest de l'emplacement des futurs terrains de soccer dans le secteur d'activités sportives de la promenade Samuel-De Champlain présentent un niveau de contamination possiblement peu compatible avec certains usages récréatifs.*
- ♦ **Avis** — *Afin de ne pas compromettre la pratique d'activités récréatives jugées sensibles sur le lot 486, la commission est d'avis que la Commission de la capitale nationale du Québec devrait s'assurer que ce terrain respecte les exigences réglementaires pour ces usages.*

## Les autres terrains potentiellement contaminés

L'inventaire réalisé en 2003 avait relevé d'autres terrains comme potentiellement contaminés. Le promoteur prévoyait que ces terrains seraient caractérisés et réhabilités au besoin, selon les usages qui en seraient faits. En plus du terrain de l'ancien incinérateur de Sillery, celui du garage Irving faisait partie de cette liste. Au moment de la réalisation de l'étude d'impact, aucun aménagement n'était prévu sur ces terrains. Depuis, certains aménagements ont été proposés.

Ainsi, le promoteur prévoit convertir l'ancien garage Irving en bâtiment de services pour les activités sportives à proximité des futurs terrains de soccer. Une aire de stationnement est également prévue sur ce terrain (PR3.4, p. 7). Ce terrain est considéré comme potentiellement contaminé par des produits pétroliers et des huiles usées lors des activités d'entretien mécanique de véhicules lourds. La caractérisation et possiblement la réhabilitation de ce terrain seraient requises afin de répondre aux critères de la Politique pour l'usage prévu (PR3.1, p. 87 et 88).

- ♦ **Constat** — *La commission constate qu'à la suite de modifications apportées à son projet la Commission de la capitale nationale du Québec prévoit maintenant utiliser des terrains considérés comme potentiellement contaminés, soit ceux de l'ancien incinérateur de Sillery et du garage Irving.*

- ♦ **Constat** — *En accord avec les exigences de la Politique de protection et de réhabilitation des terrains contaminés du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, la commission constate que le terrain du garage Irving, tout comme celui de l'ancien incinérateur de Sillery et tout autre terrain potentiellement contaminé qui pourrait ultérieurement être intégré au projet, devrait être caractérisé et réhabilité en fonction des usages prévus.*





---

## Chapitre 5

# Les répercussions du projet dans sa zone d'insertion

L'insertion du projet dans le milieu concerne à la fois les résidants du chemin du Foulon et ceux d'autres quartiers qui fréquentent les installations récréatives ou sportives du secteur. Lors de l'audience, les résidants du chemin du Foulon ont fait part à la commission de leurs préoccupations à l'égard de leur qualité de vie. Ils craignent principalement une détérioration du climat sonore et de la vue qu'ils ont du fleuve Saint-Laurent.

## Le déplacement de la route et le climat sonore

Le promoteur a évalué l'impact du projet sur le climat sonore pour 177 résidences susceptibles d'être touchées par l'augmentation du bruit causé par la réalisation du projet. Ces résidences sont principalement situées le long du chemin du Foulon et au haut de la falaise.

L'importance de l'impact du projet sur le climat sonore a été évalué par le promoteur en tenant compte de la différence entre le climat sonore actuel et celui projeté dix ans après la fin des travaux, soit en 2018 (PR3.1, p. 98). Le niveau de bruit est mesuré en décibels A (dBA), une échelle correspondant à la perception de l'oreille humaine. Il est important de noter que les niveaux de bruit utilisés pour l'évaluation des impacts sonores correspondent à une moyenne des bruits de différentes intensités mesurés sur une période de 24 heures. Cette moyenne est le  $L_{eq}$  24 h. Cette façon de présenter les mesures de bruit a le désavantage d'être peu sensible aux pointes du niveau sonore et, par conséquent, de ne pas évaluer pleinement la gêne réellement ressentie par les riverains durant certaines périodes de la journée.

Les endroits considérés par le promoteur comme étant les plus sensibles au bruit sont situés dans les secteurs des côtes Ross et de l'Église. Près de la côte Ross, la distance entre les résidences les plus rapprochées, soit celles situées en haut de la falaise, passerait de 100 m à 60 m. Dans le secteur à l'ouest de la côte de l'Église, soit au sud du chemin du Foulon, elle passerait de 120 m à 90 m (M. Michel Caron, DT1, p. 46 ; DA15).

Le climat sonore projeté a été évalué en utilisant des mesures de bruit prises en 2000 et en tenant compte du rapprochement du boulevard, d'une vitesse de 70 km/h et d'une augmentation annuelle de la circulation de 1 %. Cette augmentation aurait lieu

indépendamment du réaménagement du boulevard. Selon le promoteur, les augmentations du niveau sonore moyen projeté pour 2018 sont de un (60 à 61 dBA  $L_{eq}$  24 h) et deux décibels (55 à 57 dBA  $L_{eq}$  24 h) respectivement, ce qui correspond à des impacts sonores mineurs selon la grille d'évaluation de l'impact sonore du ministère des Transports (DA15.1). Cette perturbation ne serait pas perceptible parce que la variation du niveau de bruit ne serait pas assez forte (M. Michel Caron, DT1, p. 47 ; DT3, p. 74 et 75). Selon les critères de la politique sur le bruit routier du ministère des Transports, au-dessus de 55 dBA  $L_{eq}$  24 h pour les zones résidentielles, institutionnelles et récréatives, seuls les impacts jugés d'importance moyenne ou forte font l'objet d'une intervention de sa part (DB18, p. 14).

En ce qui a trait au suivi du climat sonore associé à la circulation, des points de mesures seraient sélectionnés afin de vérifier les niveaux de bruit réels et de les comparer avec les projections effectuées à l'étape de l'étude d'impact. Ce suivi s'effectuerait normalement une année après la construction. Dans le secteur situé immédiatement à l'est de la côte du Verger, l'augmentation annuelle de la circulation ferait monter le niveau sonore à 65 dBA pour quatre habitations. Des mesures seraient prises annuellement, entre la côte du Verger et la côte à Gignac, afin de vérifier si les niveaux sonores dépassent 65 dBA. Le cas échéant, des mesures d'atténuation seraient appliquées par le ministère des Transports conformément à ses critères d'intervention. Ces mesures d'atténuation ne sont toutefois pas encore définies (PR3.4, p. 11 ; PR5.1, p. 31 et 36).

Des modifications ont été apportées au projet ultérieurement à la réalisation de l'étude d'impact, notamment l'annulation du déplacement de la courbe entre les côtes du Verger et à Gignac, et la réduction de la vitesse affichée à 60 km/h. C'est dans ce secteur que le promoteur anticipait le plus grand problème de détérioration du climat sonore. L'idée de déplacer le boulevard dans ce secteur a toutefois été abandonnée, ce qui aurait pour conséquence de minimiser les impacts sonores prévus. Ainsi, aucune habitation ne subirait d'impact d'importance moyenne et aucune mesure d'atténuation ne serait requise (M. Michel Caron, DT3, p. 75 ; PR5.1, p. 24).

Une seconde modification apportée au projet présenté dans l'étude d'impact consiste en la reconfiguration du boulevard dans le secteur de la côte Ross par la disparition du carrefour giratoire et l'ajout de l'ilot ralentisseur et d'un carrefour avec feux de signalisation. L'analyse de l'impact sonore et les simulations n'ont donc pas été faites pour ces nouvelles conditions. Il s'avère ainsi impossible d'évaluer précisément l'impact de la nouvelle reconfiguration du boulevard dans ce secteur pour les résidents du chemin du Foulon et ceux du haut de la falaise. Selon un représentant du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, ces aspects doivent être étudiés dans le cadre d'une consultation des différents

ministères et organismes portant sur les modifications apportées au projet (M. Michel Dubé, DT1, p. 74).

- ♦ **Avis** — *Considérant que, selon les prévisions de la Commission de la capitale nationale du Québec, le climat sonore de quelques résidences sur le chemin du Foulon, dans le secteur de la côte du Verger, pourrait dépasser 65 dBA  $L_{eq}$  24 h, le seuil établi dans la Politique sur le bruit routier du ministère des Transports pour l'application de mesures d'atténuation, la commission est d'avis que ces mesures devraient dès maintenant être déterminées. De plus, les occupants de ces résidences devraient être prévenus dès que le climat sonore dépasserait ce seuil.*

## La circulation et le stationnement dans les rues locales

Des résidants s'inquiètent de la circulation dans les rues locales et de leur utilisation comme aires de stationnement par les usagers de la promenade projetée. Le promoteur a toutefois voulu rassurer les résidants du chemin du Foulon dans le secteur ouest du projet, en mentionnant que des précautions avaient été prises à cet effet, notamment sa coupure et son aménagement en une boucle de virage à l'est du boisé Irving. La boucle supprimerait le caractère de transit dans le secteur ouest (figure 1). De plus, aucun lien piétonnier n'est prévu entre la boucle et le quai Irving afin d'éviter que des visiteurs ne soient tentés de stationner leur voiture sur le chemin du Foulon dans le secteur près de la côte Ross (M. Réal Lestage, DT3, p. 49 ; DT1, p. 52 à 55). Selon un représentant de la Ville, advenant que les stationnements de la promenade débordent vers le chemin du Foulon et les côtes Ross, du Verger et à Gignac, la Ville pourrait, pour des raisons de sécurité, réglementer le stationnement à certaines périodes afin de s'assurer de la libre circulation des véhicules et, surtout, des véhicules d'urgence (M. Marc Des Rivières, DT3, p. 50).

En ce qui a trait à la période des travaux, un citoyen a fait part de ses craintes quant à la sécurité des résidants, marcheurs et enfants sur le chemin du Foulon. Selon lui, la circulation pourrait y être plus grande étant donné que les automobilistes pourraient être tentés de contourner les problèmes de congestion occasionnés par les travaux. Ces craintes s'appuient sur l'observation que les travaux réalisés à l'automne de 2005 pour aménager la piste cyclable auraient causé une augmentation de la circulation sur le chemin du Foulon (M. Pierre Bolduc, DM28).

Par ailleurs, le promoteur désire obtenir les autorisations gouvernementales tôt au printemps de 2006, compte tenu des délais serrés pour la réalisation de son projet (M. Jacques Langlois, DT1, p. 17). Selon l'échéancier, il a réparti les grands travaux

d'aménagement sur deux saisons en 2006 et 2007. Il prévoit commencer avec les travaux routiers et les deux liens littoraux à l'est et à l'ouest du projet, et avec les aménagements au quai et au boisé Irving. La deuxième saison verrait la réalisation de l'aménagement des terrains de part et d'autre du boulevard et du lien cyclable vers l'avenue des Hôtels. À ces activités se superposeraient les travaux de réfection ou de consolidation des infrastructures de collecte des eaux usées municipales.

En raison de son importance comme voie d'accès à la ville et au port de Québec, le promoteur s'engage à maintenir la circulation sur le boulevard durant les travaux, en assurant la sécurité et la fluidité du trafic. Il prévoit également un train de mesures pour atténuer les répercussions de son chantier sur les résidents riverains du projet, incluant l'érection de clôtures et d'écrans antibruit, si nécessaire, et l'utilisation d'abat-poussière. En outre, le promoteur planifie contenir les nuisances sonores du chantier entre 7 h et 22 h. Il propose également de n'autoriser au besoin que la circulation locale dans les zones les plus sensibles du chemin du Foulon, de mettre en place une signalisation routière adéquate et de réduire au strict minimum le camionnage sur le chemin du Foulon et dans les côtes Ross, du Verger, à Gignac et de l'Église (PR3.1, p. 64, 66 à 68 et 83). De l'avis de la commission, en raison de leur sinuosité et de leur étroitesse, de même que de la pente des côtes et de la présence des quartiers résidentiels au haut de celles-ci, ces voies ne se prêtent pas au camionnage. La côte de l'Église, cependant, est déjà utilisée par le trafic pendulaire à destination de cette partie de la ville.

Ainsi, le transport lourd en provenance ou à destination du chantier, de même que dans la zone du projet, en particulier les véhicules lourds qui procéderaient au transfert de sols entre le lieu de traitement de la côte à Gignac et l'emplacement de la côte Ross, devrait emprunter le boulevard Champlain et se joindre à la circulation de transit (DA32, p. 7 ; PR3.4, p. 15). La commission n'est toutefois pas en mesure d'apprécier le réalisme de cette cohabitation. Elle s'attend, au minimum, à des difficultés durant les heures de pointe. Elle considère que le promoteur, en accord avec la Ville, devrait s'assurer que cette éventualité n'entraîne pas de détournement de la circulation vers le chemin du Foulon ou les côtes Ross, du Verger et à Gignac.

- ◆ **Constat** — La commission constate que le trafic généré par les travaux d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain se superposerait en grande partie à la circulation du boulevard maintenu ouvert durant les travaux.
- ◆ **Avis** — La commission est d'avis que l'engagement de maintenir la circulation sur le boulevard Champlain durant les travaux d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain, en assurant la sécurité et la fluidité du trafic, pourrait être difficile à respecter, à tout le moins durant les heures de pointe. Le cas échéant, la Commission de la capitale nationale du Québec, en accord avec la Ville de Québec, devrait



*s'assurer que cette éventualité n'entraîne pas de détournement de la circulation vers le chemin du Foulon ou les côtes Ross, du Verger et à Gignac.*

## **Le panorama pour les riverains et les usagers de la promenade**

Le fleuve Saint-Laurent est la principale composante du paysage pour les résidents du chemin du Foulon qui accordent beaucoup d'importance à la vue qu'ils en ont (M. Marcel Piché, DT1, p. 31 ; M. Jean-Yves Blanchet, DT2, p. 32). Pour le promoteur, le rivage actuel est dégarni et peu attrayant. L'objectif visé par le projet est non seulement de préserver mais également de mettre en valeur la vue sur le fleuve, et les aménagements projetés rappelleraient son caractère d'origine et donneraient plus d'espace en rive.

Selon le promoteur, un écran végétal permettrait de diminuer l'impact visuel de la nouvelle route pour les résidents qui se trouveraient rapprochés du boulevard. Il s'engage à ne pas obstruer la vue sur le fleuve, notamment en misant sur un choix judicieux des espèces végétales, de leurs dimensions et de leur espacement qui varierait de 24 à 36 m. Dans le secteur des jardins, par exemple, la forme longiligne des arbres et leur disposition perpendiculaire au fleuve permettraient de réduire l'obstruction visuelle (PR3.1 p. 104 ; PR5.1, p. 33 ; M. Réal Lestage, DT1, p. 32 à 34).

La vue sur les stationnements qui seraient construits le long du boulevard inquiète certains résidents (Syndicat de propriétaires des condos « Villas de l'Anse », DM10, p. 14). Afin de rendre les aires de stationnement en rive les plus discrètes possible, le promoteur a expliqué en audience qu'elles ne seraient jamais plus longues que dix voitures alignées et seraient séparées par des îlots de plantation. Selon lui, regrouper les espaces de stationnement sur des aires de type « centre commercial » aurait été plus nuisible pour le paysage (M. Réal Lestage, DT1, p. 45).

- ♦ **Constat** — *La commission reconnaît l'effort de la Commission de la capitale nationale du Québec pour préserver la vue des résidents du chemin du Foulon vers le fleuve lors de l'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain.*

## **Les terrains de soccer**

Deux terrains de soccer se retrouvent dans l'actuel parc du Foulon et sont utilisés principalement par les résidents de l'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery. Les dimensions de ces terrains sont respectivement de 100 m sur 60 m et 100 m sur 46 m

(M. Damien de Halleux, DT3, p. 20). Au cours de la réalisation du projet, ces terrains seraient démantelés à l'été de 2006 pour permettre le déplacement du boulevard. En remplacement, le promoteur propose, sur l'emplacement de la côte à Gignac, deux terrains dont les dimensions seraient de 105 m sur 60 m et de 80 m sur 45 m (figure 1). L'Association de soccer de Sainte-Foy–Sillery et la Corporation des loisirs de Saint-Louis-de-France souhaiteraient que les dimensions du deuxième terrain correspondent à celles du plus grand (DM6.3).

En outre, l'Association de soccer de Sainte-Foy–Sillery, la Corporation des loisirs de Saint-Louis-de-France, le Conseil de quartier de Sillery et la Commission scolaire des Découvreurs demandent que les terrains soient éclairés afin d'en prolonger le temps d'utilisation, de façon à contrer un manque criant dans l'arrondissement (DM6, p. 5 et 11). Le promoteur précise que le choix des installations sera déterminé par la proposition de l'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery. Il ne songe pas à assurer un éclairage des terrains. Il base sa décision sur la proposition de l'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery, dans laquelle il est mentionné que l'éclairage favoriserait la surutilisation des terrains de soccer et le bruit en soirée qui pourrait incommoder les riverains (M<sup>me</sup> Diane Simard, DT3 p. 57 et 58 ; DA30). Les intéressés considèrent plutôt qu'un éclairage dirigé vers le sol n'incommoderait pas les riverains, puisque le remblai de la voie ferrée servirait d'écran pour contrer la pollution lumineuse, d'autant plus que l'utilisation en soirée ne se prolongerait pas au-delà de 21 heures. Les usagers souhaitent également que le promoteur prévoie le drainage et l'irrigation des terrains. De plus, ils désirent contribuer à la réflexion concernant ces aménagements (DM6, p. 9 à 12).

Finalement, la commission fait remarquer que, puisque les activités de décontamination devraient se poursuivre à cet endroit jusqu'à l'automne de 2007, les nouveaux terrains de soccer ne pourraient être utilisés avant 2008. La pratique du soccer dans ce secteur ne pourrait donc pas avoir cours pendant deux saisons.

- ◆ **Constat** — *Malgré la volonté de la Commission de la capitale nationale du Québec de remplacer les terrains de soccer qui seront démantelés au parc du Foulon par de nouvelles installations à la côte à Gignac, la commission constate que les usagers seraient privés de terrains dans ce secteur durant les deux ans que durerait l'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain.*
- ◆ **Avis** — *La commission est d'avis que les dimensions des terrains de soccer proposés en remplacement des terrains du parc du Foulon devraient être maximisées de manière à offrir deux terrains de dimensions analogues à celles du plus grand qui a été proposé.*

- ♦ **Avis** — *Considérant les inconvénients qu'auraient à subir les usagers des terrains de soccer du parc du Foulon en raison des travaux de construction de la promenade Samuel-De Champlain, la commission est d'avis que leurs propositions d'aménagement devraient être considérées et qu'ils devraient participer à la planification de ces équipements.*



---

## Conclusion

À l'issue de l'examen public du projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain et de son analyse, la commission conclut que ce projet est justifié, avec toutefois une réserve liée au contrôle de la vitesse et à condition que des améliorations y soient apportées.

Marqué par l'urgence de le réaliser pour le 400<sup>e</sup> anniversaire de Québec en 2008, le projet s'inscrit dans l'objectif premier de redonner le fleuve aux Québécois, priorité régionale sur laquelle il y a consensus. À l'instar d'autres projets en cours pour cette échéance et présentés par d'autres promoteurs, il met en évidence l'absence de coordination entre les acteurs régionaux pour la mise en œuvre d'un plan d'aménagement intégré du littoral.

Dans les circonstances, le secteur à la disposition de la Commission de la capitale nationale du Québec, entre le quai Irving et la marina de Sillery, est le seul qui permet de libérer des superficies importantes et d'un seul tenant en bordure du fleuve entre le pont Pierre-Laporte et la place Royale. La réappropriation publique des berges ne pourrait toutefois pas se faire sans le déplacement du boulevard.

La commission est d'avis que certaines actions entreprises ou planifiées pour redonner au public l'accès au fleuve sont fondées. L'achat et le dégagement de terrains en rive, leur décontamination et les liaisons avec les autres parties du littoral par la piste multifonctionnelle ou des sentiers ont obtenu l'assentiment général et pourraient être réalisés. Le déplacement et la transformation du boulevard Champlain de quasi-autoroute en boulevard urbain et la réduction de la vitesse sont également approuvés par la plupart. Toutefois, l'établissement d'un parc public de part et d'autre du boulevard requiert que le promoteur y crée les conditions favorables à la cohabitation avec les usagers de ce parc. S'il a démontré que la réduction de la vitesse avec les installations proposées aurait peu ou pas d'impact sur la capacité du boulevard et le temps de parcours vers le port de Québec, le promoteur est moins convaincant quant à l'efficacité des mesures envisagées pour provoquer cette réduction, d'autant plus qu'il a renoncé à construire un carrefour giratoire à l'intersection de la côte de l'Église. Pour la commission, la diminution de la vitesse sur le boulevard Champlain est essentielle à la réussite du projet. Le promoteur devra trouver les mesures qui garantissent une réduction effective de la vitesse sans nuire à la fluidité du trafic.

Les visiteurs arrivant à Québec de l'ouest disposeraient d'une entrée des plus spectaculaires. Ils auraient tout le loisir de s'y arrêter afin de profiter des paysages



littoraux. Ils pourraient être nombreux, résidants, voisins et visiteurs, à fréquenter cette vitrine de la capitale pour des activités de plein air, de détente et de loisirs, de culture et d'histoire. Des installations en bordure du fleuve, aux sentiers et belvédères de la falaise, en passant par les différents parcs et les itinéraires patrimoniaux, chacun y trouverait son compte, à condition que le promoteur apporte certaines bonifications.

En premier lieu, la réussite du retour au fleuve repose, de toute évidence, sur les activités liées à l'usage du fleuve et de l'eau. La commission est d'avis que les ressources du projet devraient être investies prioritairement dans des interventions favorisant les usages directs du fleuve.

Le secteur retenu présente des difficultés à cet égard, en raison de l'enrochement de la berge. C'est pourquoi la commission considère que le quai Irving et le parc de la Jetée constituent des atouts majeurs et qu'il est essentiel que l'aménagement de ces lieux vise à y développer la plus grande diversité possible d'usages du fleuve.

La commission salue le choix du quai Irving comme pôle d'accueil, d'animation, d'observation, d'accès au fleuve et de pivot pour l'établissement d'un lien nautique vers la rive sud. Elle est d'avis que la mise en valeur conjointe du quai et du terrain adjacent de l'ancien incinérateur de Sillery, en collaboration avec les différents usagers visés, permettrait de consolider cette vocation et d'en optimiser le potentiel d'utilisation.

À l'autre extrémité du tronçon, aucune forme de mise en valeur n'est prévue pour le parc de la Jetée, porte d'entrée à la fois de la promenade et du secteur de Sillery. Compte tenu de sa proximité et de son accessibilité pour les résidants de Sillery ainsi que de son potentiel comme lieu d'accueil et d'accès au fleuve, la commission est d'avis que la Commission de la capitale nationale du Québec devrait non seulement s'assurer de préserver les qualités de ce lieu, mais également accorder à sa mise en valeur une attention et des efforts analogues à ceux consacrés au quai Irving.

En outre, plusieurs aménagements sont possibles entre ces deux extrémités afin d'exploiter le plein potentiel du secteur, en particulier un projet de grèves et d'épis, abandonné en 2002 alors que les autorisations requises avaient été obtenues, et qui mérite d'être poursuivi. La commission invite également le promoteur à examiner un éventail de mesures de nature à rendre les berges plus accueillantes.

Par surcroît, la reconquête d'activités liées à l'eau doit inévitablement être assortie d'une qualité de l'eau qui ne compromet pas les usages recherchés. La commission est donc d'avis qu'à cette fin il apparaît essentiel que le programme de contrôle des débordements d'eaux usées de la Ville de Québec conserve comme objectif de

permettre la pratique d'activités de contact primaire dans le fleuve tout au long du boulevard Champlain, d'autant que de telles activités y ont déjà cours même si la qualité de l'eau n'est pas toujours propice.

Les précautions que prévoit prendre le promoteur pour le réaménagement de la promenade à partir de sols contaminés partiellement réhabilités dépasseraient les exigences du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour les aménagements récréatifs moins sensibles comme une piste cyclable ou un parc municipal. Par ailleurs, le promoteur envisage maintenant utiliser des terrains qui ne devaient pas être aménagés initialement. De plus, des zones pour lesquelles il ne prévoyait pas d'usage particulier ont fait l'objet de demandes précises lors de l'audience publique de la part de la collectivité. Les usages des terrains et les activités proposées devraient être établis avec la contribution des résidents ou des utilisateurs intéressés, selon leur localisation, et de façon à ne pas encourager la traversée intempestive du boulevard. De plus, leur réaménagement devrait être effectué avec des sols appropriés pour permettre les usages les plus sensibles demandés ou envisageables sur ces terrains.

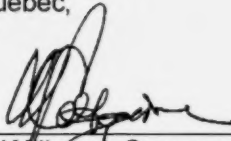
La Commission de la capitale nationale du Québec a proposé les grandes lignes de l'aménagement de la vitrine que constitue la promenade à l'entrée de la ville de Québec. Les riverains, résidents, voisins et organismes intéressés à la pratique d'activités sur la promenade ont formulé un éventail de demandes et de propositions pour la mise en valeur des terrains et des équipements, de même que du patrimoine historique et naturel du secteur. La commission considère que ces partenaires potentiels devraient pouvoir contribuer à l'aménagement de la promenade dans le cadre d'un groupe de discussion ou de coordination.

La célébration du patrimoine historique et naturel serait facilitée, en plus de l'aménagement prévu au boisé Irving, par la mise en valeur de la falaise et de ses atouts, en donnant suite au projet de sentier vers le domaine Cataragui. Les sites et les vestiges archéologiques du littoral devraient être mis en valeur en collaboration avec les partenaires intéressés, dont la Société d'histoire de Sillery. La Commission de la capitale nationale du Québec devrait également prendre des dispositions et fournir les commodités pour assurer la pérennité et même la mise en valeur de la pêche traditionnelle à l'anguille.

Finalement, la commission considère que l'échéance de 2008 ne marque pas la fin des projets d'aménagement du littoral. Au contraire, elle semblerait plutôt avoir été le déclencheur de plusieurs initiatives orientées dans ce sens. Indépendamment de cette échéance, l'aménagement du littoral ouest devrait être complété afin de valoriser complètement ce secteur et les investissements déjà consentis et d'y

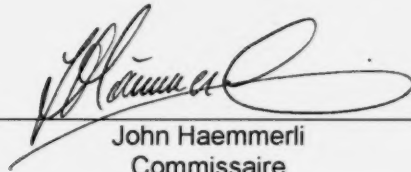
intégrer les priorités et les demandes collectives reconnues et clairement établies dans la vision stratégique de l'aménagement du littoral, notamment la plage de l'anse au Foulon. C'est pourquoi la commission est d'avis que le besoin d'un plan d'aménagement intégré du littoral et d'une mise en œuvre commune des projets demeure, et que la Communauté métropolitaine de Québec serait l'autorité la mieux placée pour en assurer la coordination.

Fait à Québec,



---

William J. Cosgrove  
Président de la commission



---

John Haemmerli  
Commissaire

Ont contribué à la rédaction du rapport :

Édith Bourque, analyste

Stéphanie Dufresne, analyste

Jean Roberge, analyste

Avec la collaboration de :

Danielle Dallaire, coordonnatrice du secrétariat de la commission

Jean-Sébastien Fillion, conseiller en communication

Kathleen Martineau, agente de secrétariat

---

**Annexe 1**

**Les renseignements  
relatifs au mandat**





## Les requérants de l'audience publique

Mobilisation sauvons l'Agora d'la noyade,  
M<sup>me</sup> Julie Graff

Société des gens de baignade,  
M. Léonce Naud

Commission de la capitale nationale du  
Québec, M. Pierre Boulanger

## Le mandat

Le mandat confié au BAPE en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2) était de tenir une audience publique et de faire rapport au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de ses constatations et de son analyse.

Le mandat a débuté le 14 novembre 2005.

## La commission et son équipe

### La commission

William J. Cosgrove, président  
John Haemmerli, commissaire

### Son équipe

Édith Bourque, analyste  
Danielle Dallaire, coordonnatrice du  
secrétariat de la commission  
Stéphanie Dufresne, analyste  
Jean-Sébastien Fillion, conseiller en  
communication  
Kathleen Martineau, agente de secrétariat  
Jean Roberge, analyste

Avec la collaboration de :  
Bernard Desrochers, responsable de  
l'infographie  
Hélène Marchand, responsable de l'édition

## **L'audience publique**

### **Les rencontres préparatoires**

1<sup>er</sup> et 8 novembre 2005

Rencontres préparatoires tenues à Québec

#### **1<sup>re</sup> partie**

14 et 15 novembre 2005  
Hôtel Gouverneur,  
Sainte-Foy

#### **2<sup>e</sup> partie**

12 et 13 décembre 2005  
Hôtel Gouverneur,  
Sainte-Foy

## **Le promoteur**

Commission de la capitale nationale du  
Québec

M<sup>me</sup> Diane Simard, porte-parole  
M. Denis Angers  
M. Marc Bertrand  
M. Jacques Langlois

#### *Ses consultants*

Daoust Lestage

M. Réal Lestage

Groupe-conseil Génivar inc.

M. Michel Caron  
M. Jacques Desjardins  
M. Carl Gauthier  
M. Michel Robitaille

Option aménagement

M. André Nadeau

SNC-Lavalin

M. Georges Bertrand

## **Les personnes-ressources**

M. Éric Fortin  
M. Marcel Labrecque  
M. Patrick Robitaille

Administration portuaire de  
Québec

#### **Mémoires**

DM13  
DM13.1

|  |   |
|--|---|
| M. Denis Ouellet   | Communauté métropolitaine de Québec                                 |
| M. Louis Breton  | Environnement Canada  |
| M <sup>me</sup> Émie Labrecque   | Fédération québécoise du canot et du kayak                          |
| M. Maurice Labrun  | Ministère des Affaires municipales et des Régions                   |
| M. Michel Dubé, porte-parole<br>M. Félix-Antoine Blanchard<br>M. Réjean Fréchette<br>M. Serge Hébert<br>M. Éric Thomassin                              | Ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs |
| M. Pierre Pettigrew<br>M. Philippe Raymond   | Ministère des Ressources naturelles et de la Faune                  |
| M <sup>me</sup> Renée Levaque  | Ministère de la Santé et des Services sociaux                       |
| M. Claude Stevens  | Ministère des Transports  |
| M <sup>me</sup> Manon Laliberté  | Pêches et Océans Canada   |
| M <sup>me</sup> Michelle Paul-Elias  | Pétroles Irving Itée  |
| M. Michel Demers   | Transports Canada   |
| M. Marc Des Rivières, porte-parole<br>M. Christian Boily<br>M. Pierre Breton<br>M. David Duval<br>M. Claude Goulet<br>M. Peter Murphy<br>M. Serge Viau | Ville de Québec   |

## Les participants

M. Louis Barrette  
M. André Bélanger

Mémoires  
DM5

|  |  |                |
|--|--|----------------|
| M. Jean-Yves Blanchet                                    |  | DM2<br>DM2.1   |
| M. Pierre Bolduc   |  | DM28           |
| M <sup>me</sup> Margaret F. Delisle                      |  | Verbal         |
| M <sup>me</sup> Suzanne Durocher                         |  |                |
| M. Richard Gagnon  |  |                |
| M. Jean-René Guay  |  | DM9            |
| M. Jacques Lamonde                                       |  |                |
| M. Jean Lamontagne                                       |  |                |
| M <sup>me</sup> Lucie Leconte                            |  | DM4            |
| M. Sébastien Lord  |  |                |
| M <sup>me</sup> Marie-Ève Martel                         |  | DM19           |
| M. Joseph Paquet   |  | DM20<br>DM20.1 |
| M. Yvon Paradis  |  | DM24           |
| M. Marcel Piché  |  |                |
| M. Martin Poiré  |  | DM27           |
| M <sup>me</sup> Françoise Roy                            |  | DM1            |
| M. Pierre Sauvé  |  | DM26           |
| Accès Saint-Laurent-Beauport                             | M. Jean Cloutier<br>M. Daniel Guay<br>M. André Houle<br>M. Yvan Robitaille | DM11           |
| Association des coureurs en canot à glace du Québec inc. | M. Louis Campagna  | DM21<br>DM21.1 |

|   |   |   |
|---|---|---|
| Association de soccer de Sainte-Foy–Sillery,<br>Conseil de quartier de Sillery et Corporation<br>des loisirs de Saint-Louis-de-France | M. Damien de Halleux<br>M. Robert Lagacé            | DM6<br>DM6.1<br>DM6.2<br>DM6.3<br>DM6.4 |
| Bunge du Canada Itée  | M. Conrad Desnoyers                                 | DM8                                     |
| Coalition des résidents du chemin du Foulon   |   | DM3                                     |
| Comité de citoyens du Vieux-Sillery   | M <sup>me</sup> Lucie Couillard<br>M. Éric Watelle  | DM18<br>DM18.1                          |
| Comité ZIP de Québec et Chaudière-<br>Appalaches  | M <sup>me</sup> Hamida Hassein-Bey                  | DM22                                    |
| Commission scolaire des Découvreurs   |   | DM25                                    |
| Compagnie d'arrimage de Québec Itée   |   | DM14                                    |
| Groupe Océan inc.   | M. Régis Cauchon                                    | DM7                                     |
| Les Amis de la vallée du Saint-Laurent  | M. Louis Désilets<br>M. André Stainier              | DM16                                    |
| Mobilisation sauvons l'Agora d'la noyade  | M <sup>me</sup> Julie Graff                         | DM17                                    |
| Regroupement des artistes en arts visuels<br>de Québec  | M. André Bécot                                      |   |
| Société des gens de baignade  | M. Léonce Naud<br>M. Serge Plamondon                | DM23<br>DM23.1                          |
| Société d'histoire de Sillery   | M <sup>me</sup> Odette Mercier<br>M. Hugues Michaud | DM15                                    |
| Syndicat de propriétaires des condos « Villas<br>de l'Anse »  | M. Jacques Martin                                   | DM10                                    |
| Vélo Québec Association   |   | DM12                                    |

**Au total, 28 mémoires et une présentation verbale ont été soumis à la commission.**





---

## **Annexe 2**

# **La documentation**



## Les centres de consultation

Bibliothèque Charles-H.-Blais  
Sillery

Université du Québec à Montréal  
Montréal

Bureau du BAPE  
Québec

---

## La documentation déposée dans le cadre du projet à l'étude

### Procédure

- PR1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Avis de projet*, 14 juin 2002, 14 pages et annexes.
- PR1.1** *Plan du secteur 1, site 1*, 19 avril 2000.
- PR1.2** *Plan du secteur 1, site 2*, 19 avril 2000.
- PR1.3** *Plan du secteur 2, site 3*, 19 avril 2000.
- PR1.4** *Plan du secteur 2, site 4*, 19 avril 2000.
- PR2** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Directive du ministre de l'Environnement indiquant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact sur l'environnement*, juillet 2002, 24 pages.
- PR3** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Documentation relative à l'étude d'impact déposée au ministre de l'Environnement*.
- PR3.1** *Étude d'impact*, juillet 2003, 120 pages et annexes.
- PR3.2** *Résumé*, septembre 2005, 25 pages et annexes.
- PR3.3** *Modifications apportées au projet*, 10 novembre 2005, 3 pages. (Voir également les documents déposés DA28 et DA28.1.)
- PR3.4** *Synthèse des modifications apportées à l'étude d'impact sur l'environnement, volet 1 : secteur pont Pierre-Laporte–Côte de l'Église*, document final déposé à la mi-mandat d'audience, janvier 2006, pagination diverse.

- PR4** GROUPE-CONSEIL GÉNIVAR INC. *Addenda 1 – Le marais et la qualité des sols*, 26 septembre 2005, 10 pages et cartes. (L'*addenda 1* est remplacé par l'*addenda 2*, lequel est déposé sous la cote DA32.)
- PR4.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Addenda au chapitre 1.4 – Aménagements et projets connexes*, 30 août 2005, 1 page.
- PR5** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires adressés au promoteur*, février 2004, 12 pages.
- PR5.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Réponses aux questions et commentaires du ministère de l'Environnement*, 5 avril 2004, 40 pages et annexes.
- PR5.2** MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT. *Questions et commentaires adressés au promoteur – 2<sup>e</sup> série*, juin 2004, 3 pages.
- PR5.3** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Réponses à la 2<sup>e</sup> série de questions et commentaires du ministère de l'Environnement*, 1<sup>er</sup> octobre 2004, 6 pages et annexes.
- PR7** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Avis sur la recevabilité de l'étude d'impact*, 26 septembre 2005, 4 pages.
- PR8** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Liste des lots touchés par le projet*, 1 page.

#### Par le promoteur

- DA1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Boulevard Champlain*, transparents d'une présentation.
- DA2** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Boulevard Champlain – Complément d'information*, 24 novembre 2000, 35 pages et cartes.
- DA3** S. LEBEL. *Plan d'aménagement du boisé Irving*, mai 2003, 1 carte.
- DA4** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Inventaire archéologique 2003 au boisé Irving et à l'ouest de la côte Ross*, réalisé par Yves Chrétien, archéologue, novembre 2003, 83 pages.
- DA5** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Mise en valeur du littoral de l'agglomération de la Capitale-Nationale du Québec : élaboration d'un cadre d'analyse régional*, rapport final, juillet 2001, 54 pages et annexes.



- DA6** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Étude de faisabilité sur l'implantation d'une navette fluviale pour les cyclistes et les piétons entre le quai Irving et la marina de la Chaudière*, août 2002, 42 pages et annexes.
- DA7** VILLE DE QUÉBEC. *Plan directeur des équipements récréatifs et culturels. Cadre d'intervention*, 12 mai 2005, 11 pages.
- DA8** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Consultation publique – Redonner le fleuve aux Québécois*, automne 2000, 35 pages.
- DA9** BUREAU DE LA CONSULTATION PUBLIQUE. *La promenade Samuel-De Champlain. Les Québécois veulent renouer avec leur fleuve*, rapport sur la consultation publique sur le projet « Redonner le fleuve aux Québécois », 13 février 2001, 37 pages, cartes et annexes. (Les mémoires ci-après ont été déposés dans le cadre de cette consultation ; un 32<sup>e</sup> mémoire a également été déposé sous la cote DB9.)
- DA9.1** VILLE DE SILLERY. *Mémoire*, novembre 2000, 23 pages.
- DA9.2** UTILISATEURS DU PORT DE QUÉBEC. *Mémoire*, 29 novembre 2000, 13 pages.
- DA9.3** VIVRE EN VILLE, SOCIÉTÉ LINNÉENNE DU QUÉBEC, LES AMIS DE LA VALLÉE DU SAINT-LAURENT, CRE DE LA RÉGION DE QUÉBEC et COMITÉ RÉGIONAL DES USAGERS DU TRANSPORT EN COMMUN. *Mémoire*, novembre 2000, 10 pages.
- DA9.4** ADMINISTRATION PORTUAIRE DE QUÉBEC. *Mémoire*, 28 novembre 2000, 14 pages.
- DA9.5** ASSOCIATION DES COUREURS EN CANOT À GLACE DU QUÉBEC INC. *Mémoire*, novembre 2000, 3 pages.
- DA9.6** PROMO-VÉLO. *Mémoire*, novembre 2000, 3 pages.
- DA9.7** ASSOCIATION POUR LA SAUVEGARDE DE LA BAIE DE BEAUPORT. *Mémoire*, 30 novembre 2000, 8 pages.
- DA9.8** CROISIÈRES AML INC. *Mémoire*, 30 novembre 2000, 3 pages.
- DA9.9** VILLE DE CHARLESBOURG. *Mémoire*, novembre 2000, 7 pages.
- DA9.10** VILLE DE QUÉBEC. *Mémoire*, novembre 2000, 28 pages et cartes.
- DA9.11** COMITÉ DES CITOYENS DU VIEUX-QUÉBEC et COMITÉ DES CITOYENS DE NOTRE-DAME-DES-VICTOIRES/VIEUX-PORT. *Mémoire*, 28 novembre 2000, 6 pages.

- DA9.12** CONSEIL DU PAYSAGE QUÉBÉCOIS. *Mémoire*, novembre 2000, 9 pages.
- DA9.13** Denise PICHÉ et Pierre LAROCHELLE. *Mémoire*, 14 pages.
- DA9.14** CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DU QUÉBEC MÉTROPOLITAIN. *Mémoire*, 30 novembre 2000, 3 pages.
- DA9.15** COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC. *Mémoire*, 38 pages.
- DA9.16** Ronald SIRARD. *Mémoire*, novembre 2000, 7 pages.
- DA9.17** LA SOCIÉTÉ DES PARCS DE SCIENCES NATURELLES DU QUÉBEC. *Mémoire*, 23 novembre 2000, 7 pages.
- DA9.18** Jean-Yves ROY et Jacques LAVIGNE. *Mémoire*, 24 novembre 2000, 8 pages.
- DA9.19** HALTE VR DU PORT et HALTE VR D'ESTIMAUVILLE. *Mémoire*, novembre 2000, 28 pages et annexe.
- DA9.20** CONSEIL DES MONUMENTS ET SITES DE QUÉBEC et COALITION POUR L'AMÉNAGEMENT DU FRONT FLUVIAL DE QUÉBEC. *Mémoire*, 24 novembre 2000, 8 pages.
- DA9.21** LE YACHT-CLUB DE QUÉBEC. *Mémoire*, novembre 2000, 17 pages.
- DA9.22** SOCIÉTÉ DES GENS DE BAIGNADE. *Mémoire*, 3 pages.
- DA9.23** VÉLO QUÉBEC. *Mémoire*, 30 novembre 2000, 10 pages.
- DA9.24** Harvey MEAD. *Mémoire*, 30 novembre 2000, 2 pages.
- DA9.25** Charles-Antoine, Isabelle et Richard DROLET. *Mémoire*, 2000, 2 pages.
- DA9.26** COOPÉRATIVE DES ARTISANS ET COMMERÇANTS DU QUARTIER PETIT-CHAMPLAIN. *Mémoire*, 30 novembre 2000, 3 pages.
- DA9.27** Marie CÔTÉ et Jacques LAMONDE. *Mémoire*, 6 pages.
- DA9.28** FABRIQUE DE LA PAROISSE NOTRE-DAME-DE-LA-GARDE. *Mémoire*, novembre 2000, 3 pages.
- DA9.29** Pierre SAUVÉ. *Mémoire*, novembre 2000, 7 pages.
- DA9.30** Jean THÉRIEN. *Mémoire*, 7 novembre 2000, 7 pages.
- DA9.31** Mathieu LANGLOIS. *Mémoire*, octobre 2000, 3 pages.

- DA10** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Mise en valeur du littoral de la capitale nationale du Québec. Vérification technique du concept d'aménagement et de design urbain pour le secteur Champlain*, Rapport d'étude, décembre 2002, 130 pages et annexes.
- DA11** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Présentation du projet à la séance publique du 14 novembre 2005*, 123 pages.
- DA12** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Les sentiers de la capitale. Projet de création d'un réseau de sentiers pédestres sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec*, document de travail, juillet 2004, 18 pages.
- DA13** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC et LES IMMEUBLES LORET LTÉE. *Certificat d'autorisation modifiée concernant les immeubles Côte Ross et Côte Gignac*, 17 mai 2005, 2 pages.
- DA14** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Présentation à la séance publique du 14 novembre 2005 relativement au paysage*, 6 transparents.
- DA15** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Présentation à la séance publique du 15 novembre 2005 relativement à l'impact sonore du projet*, 6 transparents.
- DA15.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Impact sonore du projet, complément d'information*, 4 transparents.
- DA16** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Présentation à la séance publique du 14 novembre 2005 relativement à l'impact sur le panorama*, 10 transparents.
- DA17** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Échéancier des travaux*, 1 page.
- DA17.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Mise à jour de l'échéancier des travaux*, 1 page.
- DA18** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Caractérisation environnementale de site*, mars 2001, 15 pages et annexes.
- DA19** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Compte rendu des soirées d'information publiques tenues par le promoteur*.
- DA19.1** *Soirée d'information publique à l'intention des résidants riverains*, 26 octobre 2005, 10 pages.
- DA19.2** *Soirée d'information publique à l'intention des organismes cibles*, 2 novembre 2005, 7 pages.

- DA20** GROUPE-CONSEIL GÉNIVAR INC. *Scénarios de changements critiques. Effets sur le fleuve Saint-Laurent et le niveau moyen de la mer*, 2 pages.
- DA21** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Projet d'aménagement, caractéristiques de la géométrie et îlot atténuateur de la côte Ross*, 16 novembre 2005, 2 cartes.
- DA22** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Circulation et sécurité routière*, 5 pages.
- DA23** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Architecture de paysage du boisé Irving, situation proposée et situation existante*, 23 novembre 2005, 2 cartes.
- DA24** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Le plan des aménagements et usages prévus sur les terrains d'Irving*, 6 pages.
- DA25** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Côte Ross, état des lieux et état proposé*, 23 novembre 2005, 1 carte.
- DA26** GROUPE-CONSEIL GÉNIVAR INC. *Carrefour giratoire de la côte de l'Église*, novembre 2005, 3 pages.
- DA27** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Stationnement en rive et stationnement complémentaire*, 1 carte.
- DA28** GROUPE-CONSEIL GÉNIVAR INC. *Localisation des modifications apportées au projet*, 1 carte.
- DA28.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Le plan révisé intégrant les modifications apportées au projet*, novembre 2005, 4 pages et carte.
- DA29** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *La plan de la boucle aménagée sur le chemin du Foulon*, 1 carte.
- DA30** ARRONDISSEMENT DE SAINTE-FOY-SILLERY. *Programmation transmise à la Commission de la capitale nationale du Québec concernant les terrains de soccer*, 2 pages.
- DA31** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Restauration des berges du Saint-Laurent, projets pilotes quai Irving – Rapport final*, mars 2001, 27 pages et annexe.
- DA31.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Restauration des berges du Saint-Laurent, projets pilotes quai Irving – Devis technique complémentaire*, mars 2002, 27 pages et annexe.

- DA31.2** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Restauration des berges du Saint-Laurent, projets pilotes quai Irving – Appel d'offres public*, 2002, pagination diverse.
- DA31.3** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Restauration du littoral Champlain – Préliminaire*, juin 2001, plan et coupes types.
- DA32** GROUPE-CONSEIL GÉNIVAR INC. *Addenda 2 à l'étude d'impact, aménagement de l'ancien site du dépôt pétrolier Irving*, 21 décembre 2005, 10 pages et carte. (L'addenda 2 remplace l'addenda 1, lequel est déposé sous la cote PR4.)
- DA33** MINISTÈRE DES TRANSPORTS et COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Restauration du littoral Champlain, projets pilotes*, décembre 2001, 42 pages et annexes.
- DA34** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Budget détaillé (prévisions)*, 1 page.
- DA35** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Inventaire des terrains potentiellement contaminés*, janvier 2003, 18 pages et annexes.
- DA36** LABORATOIRE SOL ET BÉTON L.S.B. INC. *Vérification environnement spécifique de la conduite de refoulement existante à l'emprise nord du boulevard Champlain en face du site de la compagnie Irving à Sillery*, 11 janvier 2006, 5 pages et annexes.
- DA37** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Sols contaminés, état de la situation*, 5 transparents.
- DA38** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Lettre mentionnant l'abandon du carrefour giratoire à la côte de l'Église*, 3 février 2006, 1 page.

#### Par les personnes-ressources

- DB1** FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DU CANOT ET DU KAYAK. *Recommandations relatives à la Route bleue Québec—Chaudière-Appalaches*, 17 juin 2005, 4 pages.
- DB2** COMITÉ ZIP DE QUÉBEC ET CHAUDIÈRE-APPALACHES. *Liste des documents produits par le comité*, 3 pages.
- DB3** COMITÉ ZIP DE QUÉBEC ET CHAUDIÈRE-APPALACHES. *Inventaire et caractérisation des accès publics au fleuve sur le territoire de la ZIP*, janvier 1997, 40 pages et annexes.
- DB4** COMITÉ ZIP DE QUÉBEC ET CHAUDIÈRE-APPALACHES. *Création d'une plage publique à l'anse au Foulon. Étude de faisabilité de processus d'ensablement*, mars 1998, 71 pages et annexe.



- DB5** COMITÉ ZIP DE QUÉBEC ET CHAUDIÈRE-APPALACHES. *Plan d'action et de réhabilitation écologique. Fleuve Saint-Laurent, secteur Québec-Lévis*, 1998, 50 pages et annexes.
- DB6** COMITÉ ZIP DE QUÉBEC ET CHAUDIÈRE-APPALACHES. *Étude sur les besoins d'usages et d'accès au fleuve Saint-Laurent. Données sur la population pour l'année 1998*, juin 1999, 71 pages.
- DB7** COMITÉ ZIP DE QUÉBEC ET CHAUDIÈRE-APPALACHES. *Actes du forum Un fleuve de nature et de culture. Bilan environnemental et priorités d'action*, mars 2000, 98 pages.
- DB8** COMITÉ ZIP DE QUÉBEC ET CHAUDIÈRE-APPALACHES. *Pour un véritable retour au fleuve dans la grande région de Québec et Chaudière-Appalaches*, consultation publique du BAPE sur la gestion de l'eau au Québec, mémoire, octobre 1999, 20 pages.
- DB9** COMITÉ ZIP DE QUÉBEC ET CHAUDIÈRE-APPALACHES. *L'aménagement du tronçon du fleuve de place Royale aux ponts. Pour une réelle accessibilité au fleuve*, transmis au Bureau de la consultation publique en regard du projet « Redonner le fleuve aux Québécois », mémoire, 28 novembre 2000, 70 transparents.
- DB10** COMITÉ ZIP DE QUÉBEC ET CHAUDIÈRE-APPALACHES. *Concept de mise en valeur du fleuve Saint-Laurent par des liens interrives : navettes fluviales*, octobre 2001, 89 pages et annexe.
- DB10.1** COMITÉ ZIP DE QUÉBEC ET CHAUDIÈRE-APPALACHES. *Fiche d'information sur le concept de mise en valeur du fleuve Saint-Laurent par des liens interrives : navettes fluviales*, octobre 2001.
- DB11** COMITÉ ZIP DE QUÉBEC ET CHAUDIÈRE-APPALACHES. *Accessibilité publique du fleuve Saint-Laurent pour retrouver les usages : concertation et stratégie d'intervention*, présentation faite au forum *Vers une gestion intégrée du Saint-Laurent*, 30 avril 2004, 38 transparents.
- DB12** COMITÉ ZIP DE QUÉBEC ET CHAUDIÈRE-APPALACHES. *Potentiel de baignade de la plage Jacques-Cartier. Modélisation de la qualité des eaux*, août 2005, 29 pages.
- DB13** COMITÉ ZIP DE QUÉBEC ET CHAUDIÈRE-APPALACHES. *Fiche d'information concernant le plan global de renaturalisation et mise en valeur de la baie de Beauport*, juin 2001.
- DB14** COMITÉ ZIP DE QUÉBEC ET CHAUDIÈRE-APPALACHES. *Cadre de conservation et de mise en valeur de l'entrée de l'île d'Orléans*, septembre 1999.

- DB15** MINISTÈRE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE LA FAUNE. *Présentation à la séance publique du 15 novembre 2005 relativement au répertoire des connaissances sur le fleuve Saint-Laurent*, 14 novembre 2005, 23 transparents.
- DB16** VILLE DE SILLERY. *Règlement relatif aux plans d'implantation et d'intégration architecturale* n° U-2001-11, à jour le 20 décembre 2001, 21 pages.
- DB17** VILLE DE QUÉBEC. *Plan directeur des équipements récréatifs et culturels – Rapport final*, septembre 2004, 121 pages et annexes.
- DB18** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Le bruit routier sous observation*, août 2005, 20 pages.
- DB19** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Circulation sur les principales routes de l'agglomération de Québec*, 5 février 2004, 1 page.
- DB20** QUÉBEC. *Loi sur la protection des eaux navigables*, chapitre N-22, à jour jusqu'au 31 août 2004, 11 pages.  
[En ligne (1<sup>er</sup> juin 2005) : <http://lois.justice.gc.ca/fr/n-22/texte.html>]
- DB21** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Niveaux de service*, 15 septembre 1993, 7 pages.
- DB22** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Temps de parcours sur le boulevard Champlain*, 1 page et carte.
- DB23** COMITÉ ZIP DE QUÉBEC ET CHAUDIÈRE-APPALACHES. *Revue de presse*, du 8 novembre 1995 au 13 juillet 2005.
- DB24** FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DU CANOT ET DU KAYAK. *Présentation à la séance publique du 15 novembre 2005 relativement au sentier maritime du Saint-Laurent*, 20 transparents.
- DB25** FÉDÉRATION QUÉBÉCOISE DU CANOT ET DU KAYAK. *Cadre conceptuel du sentier maritime du Saint-Laurent*, 1<sup>re</sup> édition, 2005, 20 pages.
- DB26** SOCIÉTÉ DE LA FAUNE ET DES PARCS DU QUÉBEC. *Plan de développement régional associé aux ressources fauniques de la Capitale-Nationale*, 10 avril 2002, 93 pages.
- DB26.1** SOCIÉTÉ DE LA FAUNE ET DES PARCS DU QUÉBEC. *Synthèse du plan de développement régional associé aux ressources fauniques de la Capitale-Nationale*, 10 avril 2002, 9 pages et cartes.
- DB27** SOCIÉTÉ DE LA FAUNE ET DES PARCS DU QUÉBEC. *La pêche autour de Québec*, 2001, 1 carte.
- DB28** MINISTÈRE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES PARCS. *Qualité des eaux du fleuve, site de l'anse au Foulon*, 1 page.

**DB29** COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC. *Mandat d'étude pour le contrôle des débordements des réseaux unitaires*, rapport final, mai 2001, pagination diverse.

**DB29.1** COMMUNAUTÉ URBAINE DE QUÉBEC. *Mandat d'étude pour le contrôle des débordements des réseaux unitaires*, annexes, mai 2001, pagination diverse.

**DB30** VILLE DE QUÉBEC. *Impact de la reconstruction du boulevard Champlain sur les réseaux d'égouts*, rapport final, novembre 2005, 8 pages et carte.

### Par les participants

**DC1** *L'avenir des villes est-il sur leurs rivages ?*, programme du forum Nice 2000, 13 pages.

**DC1.1** Léonce NAUD. *Visions contrastées – Les rivages de Montréal et de Québec, au Canada*, forum Nice, octobre 2000, 27 pages.

**DC2** Léonce NAUD. *Articles divers sur le sujet*, de 1995 au 26 octobre 2005, pagination diverse.

**DC3** Léonce NAUD. *Études de divers auteurs concernant les retombées économiques d'aménagements littoraux*, pagination diverse.

**DC4** SOCIÉTÉ DES GENS DE BAINADE. *Revue de presse. Les plaisirs de l'eau, Québec, 1775-2004*.

### Les demandes d'information de la commission

**DQ1** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre adressée à la Commission de la capitale nationale du Québec concernant des demandes de dépôt de documents, des questions posées par la commission du BAPE et un participant à l'audience, ainsi que des éléments à documenter par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs*, 18 novembre 2005, 8 pages.

**DQ1.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Réponses au document DQ1*, 28 novembre 2005, 7 pages et annexe.  
(Le budget détaillé (prévisions) a été déposé sous la cote DA34.)

**DQ1.2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre adressée à la Commission de la capitale nationale du Québec en réponse à son allégation de confidentialité concernant le document « Promenade Samuel-De Champlain – Budget détaillé (prévisions) »*, 2 décembre 2005, 2 pages.

- DQ1.3** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Réponse au document DQ1.2, 7 décembre 2005, 2 pages.*
- DQ1.3.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Note complémentaire au document DQ1.3, 2 pages.*
- DQ1.4** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre adressée à la Commission de la capitale nationale du Québec relativement au dépôt des estimations détaillant les interventions du projet, 16 décembre 2005, 2 pages.*
- DQ1.5** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Lettre adressée au président de la commission du BAPE relativement au caractère confidentiel des documents portant sur les prévisions budgétaires détaillées du projet transmis les 28 novembre et 7 décembre 2005, 21 décembre 2005, 1 page.*
- DQ1.6** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Décision de la commission du BAPE relativement au caractère confidentiel des documents de la Commission de la capitale nationale du Québec portant sur les prévisions budgétaires détaillées du projet transmis les 28 novembre, 7 et 21 décembre 2005, 11 janvier 2006, 3 pages et lettre de transmission.*
- DQ2** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Transports relativement à la gestion des sels de voirie, 21 novembre 2005, 1 page.*
- DQ2.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse au document DQ2, 2 décembre 2005, 2 pages.*
- DQ3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au Canadien National concernant l'antenne ferroviaire Champlain, 22 novembre 2005, 2 pages.*
- DQ3.1** CANADIEN NATIONAL. *Réponse au document DQ3, 28 novembre 2005, 2 pages.*
- DQ4** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au Consortium CCMB concernant un projet de circuit touristique, 22 novembre 2005, 1 page.*
- DQ4.1** CONSORTIUM CCMB. *Réponse au document DQ4, 18 transparents.*

- DQ5** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la Ville de Québec relativement au couvert végétal de la falaise le long du boulevard Samuel-De Champlain, les bassins de rétention requis pour le contrôle des débordements d'égoûts et le projet d'enfouissement des fils le long du chemin du Foulon*, 23 novembre 2005, 3 pages.
- DQ5.1** VILLE DE QUÉBEC. *Réponse au document DQ5*, 9 décembre 2005, 2 pages et annexes.
- DQ6** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à Pétroles Irving inc. relativement à la présence d'un pipeline qui relie les anciens dépôts de la compagnie*, 24 novembre 2005, 2 pages.
- DQ6.1** PÉTROLES IRVING INC. *Réponse au document DQ6*, 1<sup>er</sup> décembre 2005, 1 page.
- DQ6.2** *Échange de courriels entre Pétroles Irving inc. et le BAPE concernant la confidentialité du plan de localisation du pipeline joint au document DQ6.1*, du 7 au 9 décembre 2005, 2 pages.
- DQ6.3** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Lettre transmise à Pétroles Irving inc. concernant le renvoi du plan de localisation du pipeline*, 15 décembre 2005, 1 page.
- DQ7** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au Port de Québec concernant le camionnage et les activités portuaires, le transport ferroviaire et les activités portuaires, ainsi que le projet à l'anse Brown*, 25 novembre 2005, 3 pages.
- DQ7.1** PORT DE QUÉBEC. *Réponse au document DQ7*, 30 novembre 2005, 3 pages.
- DQ8** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Deuxième série de questions adressées au promoteur*, 2 décembre 2005, 8 pages.
- DQ8.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Réponse au document DQ8*, 8 décembre 2005, 10 pages et annexes.
- DQ9** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Demande de dépôt de document adressée au promoteur concernant la photo d'une rampe d'accès type*, 2 décembre 2005, 1 page.
- DQ9.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Réponse au document DQ9*, 8 décembre 2005, 2 pages et annexe.



- DQ10** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Transports relativement aux nouvelles courbes du boulevard Champlain et à la sécurité routière aux carrefours giratoires*, 5 décembre 2005, 2 pages.
- DQ10.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse au document DQ10*, 12 décembre 2005, 2 pages.
- DQ11** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à l'Office du tourisme de Québec concernant l'intérêt de la promenade pour la mise en valeur touristique de la ville, la fréquentation potentielle de la promenade et le potentiel de retombées touristiques et économiques d'une telle infrastructure d'accès au fleuve*, 5 décembre 2005, 1 page.
- DQ11.1** OFFICE DU TOURISME DE QUÉBEC. *Réponse au document DQ11*, 9 décembre 2005, 3 pages.
- DQ12** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au promoteur relativement aux retombées économiques des aménagements littoraux et des diverses infrastructures d'accès à l'eau*, 7 décembre 2005, 1 page.
- DQ12.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Réponse au document DQ12*, 8 décembre 2005, 4 pages et annexe.
- DQ13** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au Consortium CCMB concernant le service de navette ferroviaire et le moyen de transport prévu pour rejoindre le secteur de place Royale et du Vieux-Port de Québec*, 20 décembre 2005, 1 page.
- DQ13.1** CONSORTIUM CCMB. *Réponse au document DQ13*, 22 décembre 2005. [Courriel de Daniel Martin adressé à Danielle Dallaire du BAPE.]
- DQ14** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées au ministère des Transports concernant la capacité des camions de 16 mètres de long et plus à utiliser un carrefour giratoire*, 20 décembre 2005, 1 page.
- DQ14.1** MINISTÈRE DES TRANSPORTS. *Réponse au document DQ14*, 11 janvier 2006, 2 pages.
- DQ15** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à Vélo Québec Association relativement à la piste cyclable littorale et aux caractéristiques du parcours proposé pour se rendre en vélo du quai Irving à la plage Jacques-Cartier*, 20 décembre 2005, 2 pages.
- DQ15.1** VÉLO QUÉBEC ASSOCIATION. *Réponse au document DQ15*, 16 janvier 2006, 2 pages.

- DQ16** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la Ville de Québec relativement au Plan directeur d'aménagement et de développement*, 20 décembre 2005, 2 pages.
- DQ16.1** VILLE DE QUÉBEC. *Réponse au document DQ16*, 13 janvier 2006, 2 pages.
- DQ17** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la Commission de la capitale nationale du Québec concernant le tunnel ferroviaire, le déplacement de l'enrochement au parc de la Jetée de Sillery, le carrefour giratoire de la côte de l'Église, l'étude de fluidité, le projet pilote de création d'une grève, l'usage du terrain adjacent au quai Irving et la faisabilité du déplacement de la courbe du boulevard Champlain de la station du Jardin vers l'ouest*, 20 décembre 2005, 4 pages.
- DQ17.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Réponse au document DQ17*, 22 décembre 2005, 7 pages et annexes.
- DQ18** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la Ville de Québec relativement à des modifications au tunnel ferroviaire*, 6 janvier 2006, 2 pages.
- DQ18.1** VILLE DE QUÉBEC. *Réponses au document DQ18*, 1<sup>er</sup> février 2006, 1 page.
- DQ19** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la Commission de la capitale nationale du Québec concernant les projets pilotes d'épis et de grèves*, 9 janvier 2006, 2 pages.
- DQ19.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Réponse au document DQ19*, 11 janvier 2006, 2 pages.
- DQ20** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la Communauté métropolitaine de Québec concernant les enjeux et les orientations de développement*, 18 janvier 2006, 2 pages.
- DQ20.1** COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Vision stratégique de développement du territoire de la CMQ*, 20 pages.
- DQ20.2** COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. *Plan des grands enjeux 2005-2010 du développement économique du territoire de la CMQ*, 55 pages.
- DQ21** BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Questions adressées à la Commission de la capitale nationale du Québec concernant les acquisitions de terrains et le carrefour giratoire de la côte de l'Église*, 19 janvier 2006, 1 page.

**DQ21.1** COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC. *Réponse au document DQ21, 24 janvier 2006, 5 pages.*

### **Les transcriptions**

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT. *Projet d'aménagement de la promenade Samuel-De Champlain entre le pont Pierre-Laporte et la côte de l'Église à Québec.*

- DT1** Séance tenue le 14 novembre 2005 en soirée à Sainte-Foy, 83 pages.
- DT2** Séance tenue le 15 novembre 2005 en après-midi à Sainte-Foy, 85 pages.
- DT3** Séance tenue le 15 novembre 2005 en soirée à Sainte-Foy, 77 pages.
- DT4** Séance tenue le 12 décembre 2005 en soirée à Sainte-Foy, 44 pages.
- DT5** Séance tenue le 13 décembre 2005 en après-midi à Sainte-Foy, 31 pages.
- DT6** Séance tenue le 13 décembre 2005 en soirée à Sainte-Foy, 88 pages.



---

## Bibliographie

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC (2005a). *Historique du projet*, juin 2005, 5 p.

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE DU QUÉBEC (2005b). *Redonner le fleuve aux québécois*, Serge Filion et collaborateurs, 21 janvier 2005, 20 p.

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC (2005). *Bâtir ensemble une communauté plus forte. Vision stratégique du développement du territoire de la communauté métropolitaine de Québec*, 19 p.

COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC (2004). *Vision stratégique de développement. État de la situation et tendances*, 9 juillet 2004, 214 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2002a). *L'eau. La vie. L'avenir. Politique nationale de l'eau*, ministère de l'Environnement, novembre 2002, 94 p.

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC (2002b). *Orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec*, décembre 2002, 45 p.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2001). *Politique de sécurité dans les transports 2001-2005 – Volet routier*, 112 p.

OFFICE DU TOURISME DE QUÉBEC (2005). *Plan de développement marketing de la région touristique de Québec – Mis à jour 2006*, 21 novembre 2005, 65 p.

RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE (2005). *Plan stratégique de développement des services 2005-2014*, 68 p.

VILLE DE LÉVIS (2003). *Le tourisme dans la ville de Lévis – Rapport d'étape*, Bureau de la planification et du développement, 10 p.

VILLE DE QUÉBEC (2005). *Plan directeur d'aménagement et de développement*, 393 p.